

LA  
Réquisition des Chemins de Fer  
en cas de Grève

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*présentée et soutenue publiquement  
dans la salle des Actes de la Faculté de Droit*

~~le 12 Novembre 1888~~

PAR

15 3 JAN. 1940

Louis LESTEVEN

---

JURY D'EXAMEN :

MM. NÉZARD, Professeur. *Président de la Thèse.*

LEMONNIER, Professeur.

LAMPUE, Professeur.

*Christien - Chargé de cours*

LOUIS BÉDOIN, IMPRIMEUR

7, Cité Bisson, 7

PARIS (xx')

1939







Digitized by the Internet Archive  
in 2026

# UNIVERSITE DE CAEN

## FACULTE DE DROIT

Année scolaire 1938-1939

*Doyen* : M. HENRY NEZARD (\*, I. ☞)

*Doyen honoraire* : M. EUSTACHE PILON (C. \*, I. ☞)

*Assesseur du Doyen* : M. GOMBEAUX (\*, I. ☞)

*Professeurs honoraires* : MM. CABOUAT (O. \*, I. ☞), DEGOIS (I. ☞).

### *Professeurs :*

MM. NÉZARD (\*, I. ☞), professeur de Droit administratif, chargé du Cours de Législation Minière;

GOMBEAUX (\*, I. ☞), professeur de Droit civil, chargé du Cours de Droit international privé;

BRIDREY (\*, I. ☞), professeur de Droit romain, chargé du Cours d'Histoire du Droit Public;

BRUNET (\*, I. ☞), professeur sans chaire, député;

LEPARGNEUR (\*, I. ☞), professeur de Droit commercial, chargé du Cours de Droit maritime;

LEMONNIER (I. ☞), professeur de Droit civil, chargé du Cours de Législation industrielle;

PERREAU (\*, I. ☞, ✕), professeur de Droit criminel, chargé du Cours de Droit civil approfondi et comparé;

LAMPUÉ (☞), professeur de Droit international public et de Droit constitutionnel;

YVER (☞), professeur d'Histoire du Droit français et d'Histoire du Droit privé;

PRUD'HOMME (\*, ☞, ☞), professeur de Procédure Civile et de Voies d'Exécution;

FRÉJAVILLE (☞), professeur de Droit civil;

BESNIER, professeur de Droit Romain, chargé du Cours d'Histoire de la Coutume de la Normandie;

LEDUC, professeur d'Economie Politique, chargé du Cours d'Histoire des Doctrines Economiques et du Cours de Législation Financière;

SAINT-GERMÈS, professeur d'Economie politique;

VILLEY-DESMESERETS, agrégé, chargé d'un Cours d'Economie politique et du Cours de Législation financière.

### *Secrétaire :*

M. ROUX (\*, I. ☞, ✕, ☞), secrétaire des Facultés de l'Université de Caen.

UNIVERSITÉ DE CAEN  
FACULTÉ DE DROIT  
Année 1925-1926

La Faculté n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs,

**La Réquisition des Chemins de Fer  
en cas de Grève**

---



**LA**  
**Réquisition des Chemins de Fer**  
**en cas de Grève**

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT

*présentée et soutenue publiquement*

*dans la salle des Actes de la Faculté de Droit*

*le 18 Novembre 1939*

PAR

**Louis LESTEVEN**

---

JURY D'EXAMEN :

MM. NÉZARD, Professeur. *Président de la Thèse.*

LEMONNIER, Professeur.

LAMPUÉ, Professeur.

---

LOUIS BÉDOIN, IMPRIMEUR

7, Cité Bisson, 7

PARIS (xx<sup>e</sup>)

1939



# INTRODUCTION

---

## CHAPITRE PREMIER

---

### **DANGERS D'UNE GREVE DANS LES CHEMINS DE FER**

Les chemins de fer d'intérêt général ont pris dans la vie moderne une telle importance, et ceci, malgré la concurrence des transports fluviaux, aériens et surtout routiers, qu'un arrêt des transports ferroviaires entraînerait, à coup sûr, des conséquences désastreuses pour le pays.

En effet, l'histoire des coalitions du personnel des chemins de fer nous apprend que celles-ci ont toujours eu des suites néfastes, tant pour les usagers des réseaux que pour les réseaux eux-mêmes. D'autre part, les événements actuels permettent de se demander si, une grève des chemins de fer nous mettant en état d'infériorité vis-à-vis de l'étranger, ne serait pas susceptible d'entraîner la guerre.

## PREMIÈRE SECTION

**Dangers d'ordre intérieur**

Il est facile de montrer combien les répercussions d'un arrêt des chemins de fer sont nombreuses. Les usagers, en effet, ne peuvent se rendre à leur travail, sinon dans des conditions extrêmement difficiles.

C'est ainsi que durant les grèves de février et de mai 1920, on a vu les voyageurs de banlieue obligés de venir à Paris à pied en suivant les voies, pendant que d'autres se voyaient forcés d'accepter les services de transporteurs privés. Ceux-ci, est-il besoin de le dire, ne manquaient pas l'occasion de hausser leurs prix dans des proportions notables (1).

De même, l'arrêt du ravitaillement oblige les usines, soit de ralentir, soit de cesser complètement leur production, faute de matières premières. Dans le premier cas, le résultat est de faire monter les prix, dans le second, de condamner des ouvriers au chômage tout en ruinant les chefs d'entreprises. D'un autre côté, les établissements qui, malgré la grève des transports ferroviaires, n'ont pas cessé leur production, voient leurs produits rester sur place ou bien sont contraints de les vendre à vil prix.

La suspension du trafic empêche l'échange normal

---

(1) Pendant la grève de 1910 on payait 50 francs pour aller de Paris à Chantilly et 300 francs de Paris à Lille. (DE SEILHAC: *La grève des cheminots*.)

des correspondances et retarde ainsi la conclusion des contrats commerciaux.

Tous ces faits sont de nature à jeter dans le monde des affaires une perturbation préjudiciable aux intérêts de la nation. Cependant, c'est dans le domaine de l'agriculture qu'un arrêt des transports a les conséquences les plus nuisibles car, en cette matière, « le temps perdu ne se rattrape pas par un report aux mois suivants » (1). Or, les engrais n'arrivant plus, il en résulte une répercussion sur les semailles et, par conséquent, sur la moisson. C'est ainsi que M. RICARD, alors ministre de l'Agriculture, pouvait dire en parlant des grèves des cheminots de 1920 : « Il y aura, de ce chef, pas mal de quintaux de céréales en moins et, quels que soient les efforts faits par la suite, on peut dire que cette grève a pesé lourdement sur l'ensemble de notre production agricole ».

Mais, quand bien même les récoltes seraient excellentes, la cessation du travail dans les chemins de fer empêcherait les grandes agglomérations d'être ravitaillées normalement, et risquerait d'affamer les habitants des grandes villes. Il est inutile d'insister sur les scènes d'émeutes et de pillage qui ne manqueraient pas de s'ensuivre.

Il est à remarquer, d'ailleurs, que chaque grève dans les chemins de fer, comme toute grève importante, s'accompagne, d'une façon certaine, d'actes de violences et

---

(1) Déclaration de M. RICARD, ministre de l'Agriculture, au Sénat, reproduite dans la *Revue Générale des Chemins de Fer*, mars 1920, p. 184.

même de sabotage. En 1910, « des trains ont été arrêtés, d'autres ont été menacés de déraillement, des rails ont été enlevés, des poutres ont été placées sur la voie, des bombes ont été mises dans des wagons ou déposées dans des maisons privées » (1). Les mêmes faits se sont reproduits durant les grèves de 1920. Le *Temps* du mardi 2 mars signale, entre autres, qu'à Puy-Imbert un gréviste manœuvrant une aiguille a fait dérailler un train de marchandises renversant cinq wagons.

En dernier lieu, un arrêt des transports par chemins de fer porte un préjudice énorme aux réseaux eux-mêmes. Pendant les grèves de 1920, les compagnies avaient pris des dispositions pour enrayer le plus possible les effets du conflit. Elles avaient, notamment, employé des volontaires et pris des dispositions techniques pour mettre le plus possible de convois en route. Cependant les statistiques reproduites dans la *Revue Générale des Chemins de Fer* montrent que dans les réseaux où l'ordre de grève avait été le plus suivi (P.-L.-M., P.-O., Midi, Etat) il n'avait été chargé que 66.627 wagons pendant la semaine du 7 au 13 mai. Or, la semaine précédant l'arrêt du travail, il en avait été chargé 153.962. La diminution de chargement de wagons était donc de 56 %. Sur le réseau du Midi elle a été de l'ordre de 70 % (2). En outre, la diminution du trafic voyageurs et marchan-

---

(1) *Revue des Deux-Mondes*, 1<sup>er</sup> novembre 1910. Chronique de la quinzaine, p. 231.

(2) 21.623 wagons chargés pendant la période précédant la grève, 6.457 wagons chargés pendant la première semaine du conflit.

dises a entraîné, pour chaque réseau, les pertes de recettes suivantes :

P.-L.-M. : plus de 75 millions de francs;

P.-O. : plus de 27 millions de francs;

Midi : plus de 15 millions de francs;

Etat : environ 15 millions de francs (1).

Donc, pour l'ensemble de ces quatre réseaux, la perte des recettes a été de 120 millions de francs environ. Notons, d'autre part, que le Nord et l'Est, où l'ordre de grève avait été moins suivi, ont éprouvé des pertes de recettes dues, non seulement à la diminution du pourcentage de chargement de leurs propres wagons, mais encore à la réduction du trafic en provenance des autres réseaux. Remarquons que ces chiffres concernent uniquement la période de grève, mais il ne faut pas oublier qu'après la grève, et pendant plusieurs semaines, le trafic en retard a dû prendre la place du trafic nouveau. Il en est résulté de nouvelles pertes pour les compagnies, d'autant que pendant la grève une grande partie des locomotives n'ayant pas été entretenue, leur insuffisance a encore retardé le retour à une situation normale. Ainsi, après la grève de 1910, la Compagnie du Nord avait un retard de plus de 20.000 wagons dans ses transports; 9.800 wagons, dont on ignorait la provenance, la destination et le nom du propriétaire de la marchandise contenue par eux, erraient sur les voies du réseau du Nord et créaient des embouteillages (2).

---

(1) *Revue Générale des Chemins de Fer*, mars 1920.

(2) ROUCHY : *Les grèves dans les chemins de fer*. Thèse Paris. Henri Rousseau, 1912.

Les agents grévistes eux-mêmes n'échappent pas aux conséquences nuisibles de leur coalition. Les statistiques reproduites dans la *Revue générale des chemins de fer* précitée indiquent une perte de salaire de 15 millions pour le personnel gréviste du réseau P.-L.-M. Cette perte a été de 10 millions pour celui du P.-O., de 6 millions pour celui du Midi, de 7 millions 500.000 francs pour celui de l'Etat. Le personnel en grève de ces quatre réseaux a donc subi une perte de salaire totale de l'ordre de 40 millions.

Donc, si nous nous plaçons au point de vue de la vie intérieure du pays, nous voyons qu'un arrêt du travail dans les chemins de fer a des suites aussi préjudiciables que durables, tant pour les usagers industriels, commerçants, agriculteurs, bref pour la nation tout entière, que pour les réseaux eux-mêmes et leur personnel.

## SECTION II

---

### Dangers d'ordre extérieur

Mais ce n'est pas tout. Si nous envisageons maintenant les conséquences d'une grève du personnel des chemins de fer dans la vie internationale, il est évident qu'un tel conflit nous mettrait dans un grand état d'infériorité vis-à-vis des puissances étrangères qui nous guettent et qui ne se feraient certainement pas faute d'en profiter. Quand bien même les grévistes, sous la poussée de la

menace extérieure, reprendraient immédiatement leur travail, le retard apporté au transport des troupes et à leur ravitaillement aurait des conséquences incalculables pour la conduite des opérations.

Cependant, malgré les suites désastreuses que peuvent engendrer les grèves du personnel des grands réseaux, tant pour la vie intérieure que pour la vie extérieure du pays, l'Histoire nous apprend que de tels conflits se sont produits aussi bien en France qu'à l'étranger (1).

---

(1) Grèves des chemins de fer aux Pays-Bas en janvier 1903.

— Aux Etats-Unis, en 1885, 1893, 1910, 1920 et en février 1922.

— Au Canada, grève sur le Canadian Pacific en 1910.

— En Italie, en 1904 et en janvier 1920.

— En Angleterre, agitation et grève en octobre 1907, en janvier 1920.

— En Allemagne, quoique les chemins de fer soient presque militarisés, il y eut un mouvement de grève au mois de janvier 1920.

— Cette année 1920 vit également des grèves en Belgique et en Bulgarie.

## CHAPITRE II

**HISTOIRE DES GREVES DU PERSONNEL DES CHEMINS  
DE FER FRANÇAIS**

En France, les grèves du personnel des chemins de fer ont été relativement fréquentes.

**La grève de 1848**

La première date de l'année 1848. A cette époque, les chemins de fer ayant été organisés en France par des Anglais, les compagnies avaient fait une situation particulièrement favorable aux mécaniciens venus d'Angleterre. Afin de se défendre contre cette main-d'œuvre étrangère, les Français formèrent un groupement appelé : « l'Association Fraternelle des Mécaniciens ». Ils demandèrent ensuite à leurs compagnies, de les mettre sur le même pied que les mécaniciens anglais en service et de ne recruter à l'avenir, que des Français. Comme ils avaient obtenu satisfaction, ceux de la ligne de Boulogne s'enhardirent, et au mois de mai 1848, ils sommèrent leur compagnie de renvoyer leur personnel anglais dans un délai d'un mois. Sur le refus de celle-ci, vingt mécaniciens français quittèrent le travail. Ils furent immédiatement révoqués et remplacés.

C'est encore pendant le courant du mois de mai 1848, que pour une question de salaire, treize cents employés

de la plaine Saint-Denis se mirent en grève. Le gouvernement prit des mesures énergiques et la grève échoua. Il en fût de même pour quelques tentatives de coalition sur les lignes de Rouen-Versailles.

De 1848 à 1873, les cheminots essayèrent bien d'améliorer leur sort, soit en adressant des pétitions aux compagnies (1), soit en formant des associations, mais n'eurent pas recours à la grève. Les compagnies ne tinrent aucun compte des pétitions, quant aux associations elles furent immédiatement suspectes, aussi bien aux réseaux qu'au gouvernement; leurs membres les plus influents furent révoqués, et ceux qui s'étaient retournés vers les tribunaux pour plaider la révocation arbitraire, furent désavoués par la cour de cassation (Arrêt du 5 février 1872 au Daloz 1873.1-64 et arrêt du 5 août 1873. Daloz 1874.1-65.)

Ces décisions suscitèrent une certaine agitation chez les agents des chemins de fer. Elle s'apaisa peu à peu, car elle avait été sans résultat.

### Grève de 1889

En novembre 1889, une grève d'un groupe d'ouvriers menuisiers et tapissiers éclata dans les ateliers de la compagnie de l'Ouest, à Levallois-Perret. Mais ces ou-

---

(1) En 1866 il y eut une pétition des agents du P.-O. au sujet de la participation du personnel aux bénéfices.

En 1867, il y en eut une de certains agents de la Compagnie du Nord pour obtenir une augmentation de salaire.

vriers n'ayant rien à voir avec le service de l'exploitation, l'approvisionnement de Paris n'en souffrit pas.

### Grève de 1891

Deux ans après, au mois de juillet 1891, se déclancha une nouvelle grève. Depuis le mois d'avril où une délégation du « Syndicat national » récemment fondé n'avait pas été reçue par le ministre des Travaux publics, un certain mécontentement s'était fait jour parmi le personnel des chemins de fer. C'est pourquoi des cheminots et, plus particulièrement ceux de la compagnie du P.O. ayant été révoqués pour des fautes n'intéressant pas le service, le 7 juin 1891, le « Syndicat national » adressa un ultimatum aux compagnies, afin d'obtenir sa reconnaissance et la réintégration des agents révoqués. Ils eurent gain de cause sur le premier point. Les choses paraissaient en rester là, quand, un mois après, un certain nombre d'agents du P.O. abandonnèrent le travail. Ils furent bientôt suivis par leurs camarades des autres réseaux et, le 16 juillet, on comptait six mille grévistes dans la région de Paris. Mais le gouvernement fit occuper militairement les points principaux (aiguillages, gares, signaux), et les compagnies déclarèrent qu'elles considéreraient comme démissionnaires les ouvriers grévistes. Le 21 juillet, au matin, le conflit était complètement terminé. Les mécaniciens n'avaient d'ailleurs pas accepté d'abandonner leurs machines et le mouvement n'avait pas gagné la province. Un an plus tard, en dépit d'une intervention des députés de Paris auprès du mi-

nistre des Travaux publics, neuf cent trente-cinq révo-  
cations furent maintenues.

### Grève de 1898

L'échec de la grève de 1891 ne découragea pas les chefs du « Syndicat national », mais ils se persuadèrent qu'une grève des chemins de fer n'aurait de chances de réussir qu'à la faveur d'une grève générale. M. GUÉRARD, secrétaire du « Syndicat national », déclara même, au congrès de Tours, de 1890, que « la grève générale serait l'œuvre de son syndicat » (1). En 1898 le Syndicat décida d'envoyer une délégation auprès de chacun des directeurs des Compagnies, pour leur présenter le programme des réformes qu'il avait élaborées au cours du dernier congrès : réintégration des grévistes révoqués, augmentation des salaires, diminution du travail, retraite pour tous. Les directeurs des réseaux, sauf celui du P.L.M., ayant refusé de recevoir cette délégation, le congrès vota alors le principe de la grève générale. Avant de la déclencher, M. GUÉRARD voulut avoir l'assurance que les autres travailleurs se solidariserait avec eux. Il adressa à deux mille syndicats un questionnaire leur demandant s'ils les soutiendraient, ou, au besoin, les accompagneraient dans un mouvement de grève. Cent quatre vingt dix-huit syndicats seulement répondirent, et sur ce nombre, quarante-six promirent leur soutien.

---

(1) *L'Internationale*, Bruxelles, 17 mars 1892.

En dépit de ces faits peu encourageants les compagnies ayant de nouveau refusé de discuter avec les syndicats, le conseil d'administration du « Syndicat national » résolut de déclencher la grève générale à la première occasion. Or, au mois de septembre 1898, des terrassiers travaillant sur les chantiers de l'exposition qui devait s'ouvrir en 1900, se mirent en grève. Ceci eut pour effet de retenir une partie des forces de police sur ces chantiers. De plus, à cette époque, le gouvernement était préoccupé par des affaires d'ordre intérieur; telles que l'Affaire Dreyfus, et d'ordre extérieur, car des risques de guerre avec l'Angleterre étaient à craindre. C'était l'occasion tant attendue. Après quelques péripéties mouvementées (1), la grève fut décidée pour le 14 septembre.

Des affiches placardées par les soins du comité de grève donnaient à la population les raisons de l'arrêt du travail et la liste des revendications du Syndicat national.

Mais le gouvernement fit occuper militairement les voies ferrées; il fit saisir dans les bureaux de poste les ordres de grève destinés à la province et lacérer les affiches des grévistes apposées dans Paris.

Aussi, après quelques jours, la grève fut pratiquement terminée. Elle n'avait d'ailleurs été suivie que par une faible partie du personnel et désavoué ouvertement

---

(1) M. GUÉRARD, secrétaire du Syndicat National, étant absent, le Conseil d'administration n'avait pas voulu prendre sur lui de déclencher la grève. Le télégramme qui lui avait été adressé ne lui était pas parvenu, car l'administration chargée de l'envoyer l'avait oublié dans sa poche, etc.

par un certain nombre de syndicats de cheminots, en particulier par la « Fédération des mécaniciens et chauffeurs » et l'Association amicale des employés de chemins de fer (1).

### La grève d'octobre 1910

Pendant une dizaine d'années nous n'enregistrerons aucune grève en France. Cependant l'agitation en sa faveur n'avait pas cessé. Les revendications des cheminots étaient toujours les mêmes : augmentation des salaires, réformes des conditions du travail. Les militants syndicalistes avaient réussi à arracher la loi du 21 juillet 1909 sur le régime des retraites. Encouragés par ce succès, ils s'attachèrent à obtenir des augmentations de salaire.

Pendant plus d'un an, de Septembre 1909 à Octobre 1910, des articles en ce sens parurent dans la *Tribune des chemins de fer*; des réunions se succédèrent à la Bourse du travail, au gymnase Japy, etc... Des tentatives de conversations entre les délégués des cheminots et les compagnies, soit par l'entremise du gouvernement, soit par celle du groupe parlementaire des chemins de fer, se succédèrent. On ne pût cependant éviter le conflit. Il éclata dans la nuit du 8 au 9 octobre 1910.

Nous donnerons quelques détails sur les événements

---

(1) Sur les réseaux secondaires, nous enregistrons une grève à Alger en novembre 1898 et une en Corse en juillet 1901.

qui précédèrent la grève, nous parlerons ensuite de la grève elle-même.

1° *Agitation antérieure à la grève.*

Ce furent les chauffeurs et les mécaniciens de l'Ouest, qui, les premiers, exposèrent leurs revendications. Leurs délégués eurent le 2 mars 1910 une entrevue avec M. MILLERAND, président du Conseil, afin d'obtenir une augmentation des primes qui avaient été abaissées, à la suite du rachat du réseau. Malgré la promesse du ministre de faire des modifications en ce sens (1), ils s'assemblèrent le 14 mars au nombre de 1.500 et donnèrent mandat au Syndicat national des chemins de fer « de poursuivre même par les moyens les plus extrêmes, l'aboutissement de la question des salaires ». Celui-ci, dans son ordre du jour du 19 mars, invita alors le gouvernement à étudier les projets de loi concernant la réglementation du travail : un salaire minimum de 1.800 francs et la retraite des employés des chemins de fer français et coloniaux (2). A la suite d'arrestations opérées au cours de cette manifestation, une délégation se rendit auprès de M. BRIAND pour demander le relâchement de ceux qui avaient été arrêtés, et, en même temps, présenter les revendications des cheminots. Le ministre des Travaux publics déclara qu'il prendrait leur demande en considération et leur déconseilla de recourir à la grève

---

(1) Le *Matin*, 15 mars 1910.

(2) C'est à la sortie de la réunion que l'on entendit pour la première fois : « Nos cent sous ».

Le mouvement des mécaniciens et chauffeurs de l'Ouest fut appuyé par les ouvriers du réseau du Midi. Ceux-ci décidèrent le 23 mars de se conformer aux décisions qui seraient prises du 13 au 16 avril par le congrès du « Syndicat national ». Ce congrès devant s'occuper de la question des salaires. En fait il étudia surtout l'éventualité d'une grève générale pour laquelle les avis étaient partagés. Certains, en effet, trouvaient le moment favorable, d'autres au contraire, se souvenaient des échecs de 1891 et de 1898. Devant cet état de choses on nomma une commission composée de deux délégués par réseau, chargée d'envisager l'opportunité de la grève. Le 15 avril elle décida de nommer une délégation de quatre membres par réseau et de lui ménager une entrevue avec tous les directeurs. Au congrès d'Amiens du 5 mai 1910 les cheminots réclamèrent une augmentation générale des salaires, la réforme des conditions du travail (particulièrement la suppression du travail à la tâche, et l'amélioration des conditions d'hygiène dans les ateliers (1).

Ces revendications n'ayant pas prévalu, les mécaniciens et les chauffeurs du réseau du Nord décidèrent, au cours de leur réunion du 7 juin, de faire une grève générale sur tout le réseau, dès que la commission de grève qu'ils avaient nommée et les syndicats se seraient mis d'accord. Il y eut à cette époque de nombreux pour-

---

(1) Ils demandaient des tabliers de cuir pour le personnel travaillant au feu et des imperméables pour ceux exposés aux intempéries.

parlers entre les parlementaires et les cheminots, et même entre ceux-ci et le ministre des Travaux publics. Ils reçurent la promesse (1) qu'un régime transitoire serait étudié pour les retraites, que des mesures seraient prises en vue d'améliorer les conditions de travail d'une certaine catégorie du personnel, et qu'enfin les salaires seraient portés à 5 francs par jour. En contrepartie de ces assurances le ministre des Travaux publics fit remarquer aux délégués des cheminots le caractère d'extrême gravité d'un arrêt des chemins de fer et celui des actes de sabotage préconisés par certains journaux (2).

Quelque temps plus tard, sur la proposition de délégués du personnel, M. BRIAND accepta de présider une assemblée où seraient réunis les délégués des compagnies et des organisations syndicales. Les compagnies refusèrent cette proposition sous prétexte que, les conditions de travail étant différentes d'un réseau à un autre, les revendications des cheminots resteraient imprécises et n'aboutiraient à aucune solution.

Au mois d'août 1910, 3 ouvriers du P.L.M. et 1 ouvrier du réseau de l'Etat français furent renvoyés pour des faits n'ayant pas de rapport avec le service. Une grève partielle se produisit à Tergnières et cependant les bruits de conflit se faisaient de plus en plus rares. La grève éclata cependant au moment où M. BRIAND avait accepté

---

(1) *Journal Officiel*. Débats parlementaires. Chambre des députés. Séance du 25 octobre 1910, p. 2570.

(2) Cf. la *Tribune des Cheminots* et la *Voix du Peuple* de juillet 1910.

de servir d'intermédiaire entre les compagnies et leur personnel, et où la procédure à suivre pour préciser ses revendications était arrêtée.

## 2° *La grève.*

La grève commença par le réseau du Nord où le mécontentement était général, par suite de la suppression des heures supplémentaires. Le 7 octobre 1910, afin de protester contre le renvoi de quelques agents, le « Syndicat national » réunit 7.000 cheminots à la Bourse du Travail. Ils s'engagèrent à quitter leur emploi dès que le comité de grève en aurait donné le signal.

Le mouvement prit naissance dans les dépôts de la Chapelle et de la plaine Saint-Denis. Les ouvriers avaient appris que les compagnies avaient élevé à cinq francs par jour le salaire minimum, mais ils abandonnèrent cependant le travail, les uns parce qu'ils gagnaient déjà plus de cinq francs, et que l'augmentation de 1 franc qu'ils avaient demandé leur avait été refusée, les autres parce que le nouveau traitement ne leur accordait qu'une augmentation de cinquante centimes. Ils se réunirent rue Ordener, décidèrent alors la « grève à outrance » et firent placarder dans Paris leurs principales revendications, c'est-à-dire : augmentation générale des salaires, rétroactivité de la retraite, réglementation du travail, repos hebdomadaire.

Le 10 octobre, les agents de chemins de fer se rassemblèrent de nouveau à la Bourse du Travail. Ils furent exhortés à ne reculer devant aucune menace. Pendant ce temps les délégués des services de Paris-Nord votaient

la déclaration de grève. Cet ordre fut envoyé aux autres villes par les moyens les plus variés, car les grévistes craignaient le mauvais vouloir des P.T.T. Trente ouvriers seulement, sur 350 regagnèrent leur travail à la gare du Nord. A trois heures de l'après-midi, elle dut être fermée au public.

La réponse du gouvernement ne tarda pas : dès qu'il eut pris connaissance de la déclaration de grève, le président du Conseil fit occuper militairement les gares et les voies ferrées du réseau du Nord, afin d'éviter les actes de sabotage.

Cependant, le conflit prenait très rapidement de l'ampleur. Dès le lendemain, 11 octobre, les agents de l'Ouest-Etat votèrent un ordre du jour aux termes duquel ils estimaient que : « le droit de grève qui leur avait été reconnu par la loi de 1884 était la seule arme leur permettant de faire aboutir leurs légitimes revendications ». Des affiches parurent dans lesquelles les grévistes reprochaient au gouvernement d'avoir « favorisé les grands aux dépens des petits » et « avertissaient des bourgeois qu'ils étaient las de travailler pour des salaires de famine et de se faire broyer entre les tampons ». Enfin, s'adressant aux employés et ouvriers des autres corporations, ils leur demandaient d'excuser la gêne causée par la grève, mais pensaient que « leurs frères de misère comprendraient qu'ils luttèrent pour obtenir un peu de mieux-être ». Les ouvriers de la gare Saint-Lazare quittèrent leur travail en cortège. Les grévistes organisèrent plusieurs meetings. Dans la soirée du 11 octobre, à la suite du renvoi d'un des principaux membres des

syndicats, le mécanicien TOFFIN, l'ordre du jour de grève générale fut voté au siège du Syndicat national.

Le 12 le trafic fut à peu près normal sur le P.L.M., l'Est et le P.O., mais le 13 la cessation du travail était déclarée sur tous les réseaux.

Le gouvernement prit alors les mesures de sécurité indispensables. Il fit occuper militairement les gares, aiguillages, tunnels, etc... Il fit arrêter les meneurs, en vertu des art. 16, 17 et 18 de la loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, de l'art. 13 de la loi du 29 septembre 1881 qui punit la provocation aux crimes et aux délits et des textes assurant la répression du sabotage.

En outre, les pouvoirs publics firent paraître, le 12 octobre 1910, un décret du 16 juillet qui ajoutait aux sections de chemins de fer créées par la loi du 28 décembre 1888 des subdivisions complémentaires. Cette mesure avait pour résultat de faire entrer la majorité des cheminots dans les sections de chemins de fer de campagne, et, en même temps, de les convoquer pour une période d'exercice de vingt-et-un jours.

Immédiatement les syndicats protestèrent contre ce qu'ils considéraient comme des mesures illégales. De même, à la Chambre des députés, il y eut de très vifs débats sur la question. Les adversaires du gouverne-

---

(1) Parmi ceux qui se savaient sur le point d'être arrêtés, les uns se réunirent dans les locaux du journal *l'Humanité*. Après les véhémentes protestations des députés JAURÈS et VAILLANT, ils y furent appréhendés, le 13 octobre au matin, par les agents de M. LÉPINE. Cf. le *Matin* du 14 octobre 1910.

ment lui reprochaient d'avoir violé le droit de grève et le droit syndical des cheminots, et d'avoir détourné de son but, pour servir des intérêts particuliers, la loi du 28 décembre 1888 et les décrets pris en application de celle-ci sur le service militaire des chemins de fer. Ils contestaient enfin la régularité, au point de vue formel, des décrets du 5 février 1909 et du 16 juillet 1910, sous prétexte que le premier n'avait été publié que dans l'édition méthodique du ministère de la Guerre (vol. 1008) et non dans le *Journal Officiel*, et que le second n'avait été publié que le 12 octobre, alors qu'il datait du 16 juillet, et que l'ordre d'appel des cheminots figurait dans le *Journal Officiel* du même jour.

En ce qui concerne les deux premiers reproches adressés au gouvernement, nous verrons plus loin quand nous étudierons les problèmes posés par la réquisition des chemins de fer, ce qu'il faut en penser.

En ce qui concerne l'irrégularité de forme des décrets de 1909 et de 1910 qui nous intéressent, il est à remarquer qu'il est de pratique courante, dans les ministères, de ne publier certains textes concernant le service intérieur que dans les bulletins officiels de ces ministères. En effet le décret du 5 novembre 1870 a décidé que la publication des lois et décrets résultait de leur insertion au *Journal officiel*, mais il est resté muet sur celle des circulaires et des arrêtés ministériels. La Jurisprudence en a conclu que leur publication pouvait se faire d'une façon quelconque (1). Enfin, il est évident que le personnel d'un

---

(1) S. 1894-1-59, S. 1879-1-331, S. 81-2-143, cités par M. Louis ROLLAND : *Revue du droit public*, p. 740 et s.

service public ne peut être assimilé, en ce qui concerne les règles de son service, à un particulier. Il en résulte que les délais accordés à celui-ci, pour se mettre en règle avec la loi, ne peuvent être donnés à un agent d'un service public pour lequel les textes relatifs à son service doivent être immédiatement exécutoires (1). C'est pourquoi les cheminots qui ne pouvaient être poursuivis spécialement pour simple fait de grève, devenaient passibles, comme réservistes, de peines de prison infligées par les tribunaux militaires pour abandon de poste. La plupart d'entre eux, d'ailleurs, en dépit des exhortations de leurs syndicats à retourner leur convocation au centre mobilisateur, reprirent leur travail.

L'agitation entretenue par les syndicats n'en continua pas moins. Ils en appelèrent par des affiches, à la population, tout en adressant de nombreuses lettres à M. BRIAND pour lui demander d'avoir une entrevue avec lui et les compagnies. Les députés eux-mêmes s'en mêlèrent, et, le 15 octobre, ceux de la région de Paris envoyèrent une délégation au président du Conseil, afin de lui demander s'il avait l'intention de s'entremettre entre les compagnies et leur personnel, en vue de faciliter la reprise des négociations. Celui-ci fit savoir que, les cheminots ayant été mobilisés, il considérait que la grève était terminée. Par suite il n'existait plus de comité de grève avec lequel il aurait pu discuter. Il déclara, en second lieu, qu'il était prêt à reprendre la procédure de conciliation telle

---

(1) Opinion de M. Louis ROLLAND dans *Revue du droit public*, déjà citée.

qu'elle avait été adoptée avant la grève, une fois que tous les agents des réseaux auraient repris le travail. Une nouvelle tentative d'intervention du groupe parlementaire des chemins de fer entreprise par M. BERRY échoua, car des divergences au sujet de la grève s'étaient produites au sein même de ce groupe. Cependant, après une séance à la Chambre au cours de laquelle MM. JAURÈS et VAILLANT avaient pris la parole, il fut décidé, le 16 octobre, qu'une délégation de parlementaires serait de nouveau envoyée auprès de M. BRIAND. Celui-ci leur répondit qu'il considérait la grève comme terminée, la plupart des agents étant revenus et, que d'autre part, ils étaient mobilisés, mais que, cependant, il était disposé à rester en rapport avec les autorités syndicales des cheminots, à la condition qu'ils cesseraient d'être en révolte contre la loi militaire et que leurs revendications seraient précises et détaillées.

Les syndicats tentèrent alors un dernier coup : ils convièrent les agents des chemins de fer à venir manifester le 17 octobre au Bois de Vincennes et « en tenue de travail ». La réunion ayant été interdite, et les quelques manifestants qui s'étaient présentés ayant été dispersés par la police, un meeting fut tenu rue Grange-aux-Belles. Les trois mille cheminots qui s'y trouvèrent furent de nouveau encouragés à ne pas répondre à l'ordre d'appel et à continuer la grève à outrance.

*La fin du conflit.*

Cependant le lendemain 18 octobre, l'ordre de reprendre le travail était lancé sur tous les réseaux par le

comité de grève. Celui-ci donna les raisons de ce brusque revirement dans un manifeste qui clôturait le conflit. Il déclarait en premier lieu que la grève aurait pu se poursuivre, car il y avait encore un grand nombre de grévistes, mais que les pouvoirs publics ayant accumulé les « illégalités » et « les violations de toutes les libertés syndicales et individuelles », le « dégoût leur était venu, surtout que la plupart des parlementaires inscrits au groupe de défense des chemins de fer avaient opposé à ceux des leurs qui essayaient d'intervenir en faveur des cheminots la plus scandaleuse inertie et la plus cynique des abstentions (1) ».

La grève terminée, les mesures de surveillance des gares et ouvrages d'art durèrent jusqu'au 26 octobre. Un décret en date du 25 libéra les sections de chemins de fer de campagne.

### Les grèves de 1920

Après la grève d'octobre 1910, les syndicats demandèrent aux compagnies, la réintégration des grévistes. Mais l'agitation qui avait duré de 1909 à 1910, cessa. La guerre vint, qui fit passer à l'arrière-plan les revendications des cheminots. Elles réapparurent au retour de la paix, et cette fois avec une telle acuité, qu'en la seule année 1920 il y eut trois grèves de cheminots.

---

(1) Cf. le texte de ce manifeste reproduit par LEGAL : *La grève des cheminots en 1910 et les enseignements à en tirer*. Thèse Nantes, Dugas, 1913.

La première, de peu d'importance, car elle fut localisée sur le réseau du P.O., éclata au mois de janvier 1920, dans les ateliers de Tours et de Périgueux. Les deux autres, beaucoup plus importantes, se produisirent au mois de février et au mois de mai 1920. Grâce aux mesures prises par le gouvernement, ces deux dernières grèves durèrent peu de jours; elles causèrent cependant un énorme préjudice à la vie économique de notre pays.

*Origines du conflit de février 1920.*

Suivant le processus classique de toutes les grèves, celle de 1920 fut précédée d'une certaine agitation. De nombreuses réunions furent mises sur pied. Le 4 février un congrès extraordinaire, où étaient représentés 142 syndicats, eut lieu à la maison des syndicats. Dans la soirée un autre fut organisé au Gymnase Japy par les cheminots parisiens. Après des débats passionnés, et malgré l'intervention modérée de M. BIDEGARAY, les cheminots se déclarèrent prêts à tous les moyens pour obtenir l'aboutissement de leurs revendications.

Celles-ci étaient les suivantes :

Au point de vue des traitements ils demandaient :

- un salaire minimum de 3.800 francs par an et
- une indemnité de 1.080 francs,
- une indemnité de résidence à Paris de 1.200 francs et enfin le maintien de l'indemnité de guerre de 720 francs.

Mais au cours des congrès il était beaucoup plus souvent question de la propagande à faire en faveur de la

nationalisation des chemins de fer que de revendications d'ordre corporatif (1).

La « Fédération des Travailleurs de la voie ferrée » obtint du ministre des Travaux publics la promesse d'un traitement de début de 3.800 francs; mais contrairement au « Syndicat national des Cheminots », elle ne s'en montra pas satisfaite. La Fédération en donna la raison dans une note à la Presse : le traitement de 3.800 francs était moins avantageux que celui de 2.400, car à ce dernier venaient s'ajouter des primes qui n'existaient pas dans le nouveau régime.

Le 9 février, le conseil de Cabinet décida de maintenir l'indemnité de guerre de 720 francs, et de soumettre les autres litiges à une commission paritaire.

Cette fois le conseil d'administration de la « Fédération des travailleurs des chemins de fer » se déclara satisfait, et le conflit fut momentanément écarté. Cependant les délégués des syndicats parisiens de nuance révolutionnaire se réunirent à la Bourse du Travail. Ils résolurent de demander le maintien de la prime de 1.080 francs et décidèrent « d'obtenir, à n'importe quel prix », la nationalisation des chemins de fer. Dans les réunions qui suivirent, et appuyés par les cheminots de Lyon, leur volonté de faire grève, s'ils n'obtenaient pas satisfaction, s'affirma de plus en plus, et ceci, en dépit des décisions du bureau de la commission exécutive de la Fédération, qu'ils accusaient de trahison. Ils envoyèrent une nouvelle délégation à M. LE TROCQUER avec mission de

---

(1) *Le Temps*, numéros de février 1920.

lui demander d'activer la nouvelle échelle des traitements et la mise au point définitive du statut du personnel des chemins de fer. C'est à ce moment que se produisait l'incident qui devait déclencher la grève.

Un ouvrier menuisier, des ateliers de Villeneuve-Saint-Georges nommé CAMPANAUD, avait demandé un congé à ses chefs, en vue de se rendre à un congrès qui devait avoir lieu les 14 et 15 février à Dijon. Le directeur du P.L.M. avait donné pouvoir aux chefs de service de donner des autorisations d'absence aux membres du conseil d'administration de l'Union des Syndicats, afin de leur permettre d'assister à ce congrès. Une telle mesure n'avait pas été prise en faveur des membres de la Commission de propagande dont CAMPANAUD faisait partie. C'est pourquoi ses chefs lui refusèrent le congé demandé, et l'avertirent qu'en passant outre, il s'exposerait à une sanction disciplinaire. L'ouvrier CAMPANAUD ne tint aucun compte de cet avertissement. Il alla sans autorisation d'absence à Dijon et fut frappé de deux jours de mise à pied quand il revint. Aussitôt ses camarades des ateliers de wagons de Villeneuve-Saint-Georges quittèrent le travail, afin de faire lever cette punition. Le mouvement s'étendit aux autres ateliers de Villeneuve et gagna la province, par Avignon, Dijon et Périgueux ainsi qu'aux ateliers de Paris.

L'incident, origine de la grève, étant d'autant plus mince que la sanction appliquée avait été légère, n'aurait pas dû avoir de suites; mais il fut exploité par « l'Union des Syndicats parisiens ». Celle-ci, en effet, n'avait pas pardonné à la Fédération nationale d'avoir,

quelque temps auparavant renoncé à la grève, sans avoir obtenu la nationalisation des chemins de fer. L'incident CAMPANAUD était une occasion de reprendre la lutte et de forcer la main à la « Fédération nationale ». C'est pourquoi l'Union des Syndicats parisiens vota une résolution, invitant les cheminots à cesser le travail suivant les instructions données, et leur recommandant de prendre toutes mesures de sécurité nécessaires, de réprimer le sabotage et de ne pas répondre aux provocations.

### *L'ordre de grève.*

Le 24 février l'ordre de grève fut affiché à la gare de Lyon. Ce jour là aucun train de banlieue ne put partir. Seuls trois grands express réussirent, à grand peine, à prendre le départ dans le courant de la matinée (1). Le gouvernement prit toutes les dispositions utiles pour garder les voies, les aiguillages, etc... Il reçut les directeurs des réseaux le 25, à 9 heures du matin et envisagea avec eux les mesures à prendre en cas d'aggravation du conflit, telles que la réquisition des moyens de transports et la mobilisation des cheminots. Il prit des mesures destinées à assurer le ravitaillement de Paris et remit en vigueur des dispositions établies pendant la guerre, telles que la limitation du nombre de plats dans les restaurants.

D'un autre côté de nombreuses associations et même des groupements de cheminots exhortèrent les grévistes

---

(1) Des cheminots s'étaient couchés devant la locomotive du train 101 à destination de la Bourgogne. Ils furent dispersés par la police.

à reprendre leur travail dans l'ordre. Enfin la compagnie du P.L.M. elle-même ne resta pas inactive. Elle fit connaître par des avis au personnel quelles étaient les réformes en cours au moment du conflit. Elle fit savoir, en outre, que, se trouvant dans l'obligation d'assurer la continuation du service des chemins de fer, elle remplacerait les grévistes et ne les reprendrait pas.

Quant à la Commission exécutive de la Fédération elle se trouvait dans une situation fausse. D'une part elle était peu décidée à la grève, mais d'autre part, elle ne voulait pas désavouer l'Union des Syndicats parisiens. Elle aurait donc été heureuse de voir le conflit se terminer (1). Pour cela elle demanda par deux fois à M. LE TROCQUER de lever la punition de CAMPANAUD. Elle refusa, comme le lui demandaient les délégués des syndicats parisiens, de lancer l'ordre de grève générale, car elle ne voulait pas prendre de décision, avant d'avoir eu une entrevue avec le président du Conseil. Elle n'accepta pas non plus, contrairement à ce que lui proposait l'Union des Syndicats parisiens, de fixer un délai de vingt-quatre heures au gouvernement pour rapporter la punition du délégué CAMPANAUD.

Mais déjà une certaine effervescence se faisait jour sur les autres réseaux. Sur le réseau de l'Etat, le mouvement de grève commença à la gare Saint-Lazare et aux Batignolles.

Sur le réseau de l'Est, la situation s'aggravait également.

---

(1) Cf. la déclaration de M. MILLERAND dans le *Temps* du 28 février 1920.

Seuls le Nord et le P.O. n'étaient pas touchés.

Cependant les syndicats parisiens continuaient la lutte de plus belle. A la suite d'une réunion tenue le 26 février à la Bourse du Travail, ils votèrent un ordre du jour dans lequel ils énuméraient tous les points sur lesquels ils entendaient avoir satisfaction. En plus de la levée de la punition de CAMPANAUD, ils demandaient :

1° l'admission du principe de la nationalisation des chemins de fer;

2° l'application immédiate de l'échelle des traitements;

3° le paiement immédiat de l'indemnité de résidence;

4° la détermination du statut du personnel;

5° l'indemnité de cherté de vie.

A la suite d'une nouvelle entrevue entre les délégués de la Fédération du Syndicat des cheminots et du président du Conseil, au cours de laquelle celui-ci avait une fois encore refusé de lever la punition de CAMPANAUD et avait proposé son arbitrage dès que le travail serait repris, l'incertitude continua de régner à la Fédération. Une partie de la commission se rendait compte qu'elle avait eu la main forcée par les syndicats parisiens, l'autre était pour la grève. Enfin, l'ordre de grève générale sur tous les réseaux fut rédigé le 27 février, à 9 heures du soir. Il fut ratifié le lendemain 28 par le conseil fédéral.

Aussitôt, les administrations des différents réseaux avertirent par affiches leur personnel qu'ils s'expose-

raient à des sanctions s'ils quittaient ou s'ils ne reprenaient pas le travail.

Le gouvernement appliqua sur tous les réseaux les mesures de sécurité qu'il avait déjà prises quelques jours avant sur le P.L.M.

En outre, dès le 27 février, les pouvoirs publics firent voter une loi ordonnant la réquisition de tous les moyens de transport autres que ceux de la voie ferrée, afin de suppléer à l'insuffisance du trafic ferroviaire. Afin d'assurer un ravitaillement minimum un certain nombre de sections actives de chemins de fer de campagne furent mobilisées, notamment sur le P.L.M. En même temps le gouvernement étendait les mesures déjà prises en vue d'empêcher le gaspillage. On procéda à des perquisitions dans les journaux anarchistes et chez les principaux meneurs qui furent arrêtés, soit pour provocation au sabotage, soit pour entraves à la liberté du travail, soit même pour provocation de militaires à la désobéissance (les cheminots mobilisés étant considérés comme militaires). Ceux des cheminots mobilisés qui ne rejoignaient pas leur poste furent traduits devant des conseils de guerre.

De nombreux volontaires offrirent leurs services (1). Des élèves des grandes écoles, des groupements d'anciens combattants, des dames de la Croix-Rouge, etc..., s'offrirent pour accepter le poste qu'on jugerait utile de

---

(1) 15.000 volontaires de toutes conditions se présentèrent aux bureaux d'enrôlement créés à cet effet. (*Le Temps* de mars 1920.)

leur donner « fût-ce le plus modeste ». Ces offres furent acceptées et beaucoup de volontaires furent utilisés dans tous les emplois. Des trains furent conduits notamment par des élèves d'écoles professionnelles.

En même temps un mouvement de protestation contre une grève déclanchée pour un motif si peu grave se dessinait dans l'opinion publique. Les cheminots eux-mêmes protestèrent. Les groupements de cheminots catholiques, l'Association fraternelle, les délégués des groupes parisiens des Syndicats de cheminots de France, firent appel au « bon sens » de leurs camarades. Le « Syndicat des Cadres » demanda à tous ses membres de rester à leur poste, et la « classe moyenne des cheminots » assura à M. LE TROCQUER qu'aucun de ses membres ne quitterait le travail.

Cependant, les agents qui avaient retourné leur ordre d'appel au siège de leur syndicat, commençaient à reprendre le travail. En dépit des communiqués de la Fédération nationale annonçant que la grève battait son plein et de ceux de la C.G.T. déclarant se solidariser avec les Cheminots, de nombreux agents apparurent dans les gares parisiennes, soit revêtus de la tenue bleu horizon, soit munis de leur brassard. Vingt-quatre heures après l'ordre de grève, M. MILLERAND pouvait dire à la presse qu'il n'y avait aucun arrêt total du trafic sur aucun réseau, même sur le P.L.M., et que seuls quelques arrêts partiels du trafic, pouvaient être constatés. En outre, sur le réseau du Nord, la situation resta telle que l'on n'eût pas besoin d'accepter le concours des volontaires. D'ail-

leurs une certaine lassitude commençait à apparaître, même chez ceux qui continuaient la grève.

C'est pourquoi, malgré les déclarations de la C.G.T. d'après lesquelles un mouvement de grève de tous les transports serait déclenché si les cheminots n'obtenaient pas satisfaction, la Fédération nationale voulut négocier avec les compagnies. Après d'inutiles pourparlers avec le Comité de ceinture (groupe des grandes compagnies de chemins de fer), il y eut, sur l'initiative du gouvernement qui avait proposé son arbitrage, une nouvelle réunion chez le directeur du réseau de l'Etat (1). Cette fois, l'accord fut conclu; il s'était fait sur les quatre points suivants :

1° respect des droits syndicaux;

2° application dans leurs grandes lignes, du projet d'échelles des salaires et du statut du personnel élaboré par la Fédération, dans le délai fixé par le Conseil fédéral;

3° institution de commissions paritaires spéciales aux compagnies secondaires, pour les mêmes revendications;

4° étude immédiate et en commun, du futur régime des chemins de fer.

La Fédération demandait en outre l'assurance que les compagnies ne prendraient aucune sanction pour simple fait de grève. Mais sur ce point les parties ne purent se mettre d'accord tout de suite. Finalement il fut admis que les journées de grèves ne seraient pas

---

(1) Le 2 mars.

payées à ceux qui l'avaient faite, mais que le seul fait de ne pas avoir repris le travail ne serait pas puni. Dans les autres circonstances où des peines avaient pu être prononcées elles seraient soumises à une révision opérée par chaque directeur de réseau, « dans un esprit de justice ».

*L'ordre de reprise du travail.*

La commission exécutive de la Fédération donna alors, dans la nuit du 2 mars, l'ordre de reprendre le travail. Le 3 mars ceux qui n'avaient pas encore rejoint leur poste le regagnèrent, à mesure que l'ordre de reprise du travail leur parvenait. A deux heures il y eut une rentrée en masse. Sauf dans quelques foyers d'agitation tels que Périgueux ou Tours, où quelques extrémistes mécontents empêchaient le travail, le trafic fut bientôt normal sur tous les réseaux.

Des meneurs tels que MM. MIDOL et MONTMOUSSEAU furent arrêtés pour résistance à l'ordre de mobilisation, d'autres furent relâchés sur l'intervention de la Fédération. Les poursuites continuèrent contre les journaux anarchistes tels que le *Libertaire*. Des mandats d'amener furent lancés contre certains individus pour entraves à la liberté du travail et à la marche des convois (1). Des mesures destinées à assurer le ravitaillement et à empê-

---

(1) La peine de 48 heures de mise à pied infligée au délégué CAMPANAUD ne fut ni atténuée, ni levée, et quand il se présenta à son travail il fut prié par son chef de service de revenir deux jours après.

cher l'accaparement n'ayant plus de raisons d'être, furent rapportées.

Par la suite, on apprenait que la grève avait été déclanchée en violation même des statuts de la « Fédération nationale des Cheminots ». En effet, d'après les articles 24 et 26, la grève ne peut être votée qu'après décisions des comités des unions de syndicats. Les décisions du comité de grève doivent, pour être valables, avoir été votées par les 5/6<sup>e</sup> des délégués statutairement nommés. Il est composé de 24 membres désignés par les congrès des unions de syndicats, à raison de 3 membres par union. Or l'ordre de grève lancé le 24 février sur le P.L.M. n'avait été voté que par M. MIDOL et quelques-uns de ses camarades. De même, lorsque le 28 février à 9 heures du matin le Conseil fédéral ratifia l'ordre de grève qui avait été voté la veille par la Commission exécutive de la Fédération (1), les ordres de cessation du travail étaient déjà partis.

Quoiqu'il en soit l'immobilisation des machines pendant les jours de grève et la défection du personnel des réparations rendaient indispensable une revision minutieuse des organes des locomotives. Un très gros effort était à faire pour dégager les gares de triage où 25.000 wagons étaient accumulés. Comme nous l'avons vu plus haut, cet arrêt de quelques jours du trafic, et encore ne fût-il que partiel, causa d'énormes pertes dans toutes les branches de l'activité économique du pays.

---

(1) Le vote avait donné 22 voix pour, 7 voix contre et 11 abstentions.

### La grève de mai 1920

Cependant, les syndicats parisiens n'étaient pas satisfaits d'avoir repris le travail, avant d'avoir obtenu la nationalisation des chemins de fer. C'est pourquoi, sous couleur d'obtenir la libération des individus incarcérés et la réintégration des agents révoqués au cours de la précédente grève, continuèrent-ils d'entretenir une certaine agitation.

Le 22 avril 1920 le Congrès de la Fédération nationale des chemins de fer eut lieu au gymnase Japy. Six cent vingt-cinq syndicats y étaient représentés. Il y fut envisagé l'éventualité d'une grève à la date du 1<sup>er</sup> mai pour défendre les droits syndicaux et obtenir la nationalisation des transports, car, d'après une certaine partie des membres du congrès, l'accord intervenu le 1<sup>er</sup> mars n'avait pas été respecté par les pouvoirs publics. La question de l'opportunité de la grève fut mise aux voix, ce qui donna les résultats suivants (1) : 174.808 voix en faveur, 147.932 contre et 13.601 abstentions.

L'ordre de cessation du travail fut lancé le 1<sup>er</sup> mai par la Commission administrative de la Fédération nationale. Cette fois, la grande majorité des cheminots n'obéit pas à l'ordre de grève. Ainsi, aux ateliers de Tours et de Périgueux où le chômage avait été total en février, on ne comptait que 30 % de grévistes. Bref les défections étaient peu nombreuses et intéressaient surtout le réseau de l'Etat, sur lequel le tiers de l'effectif

---

(1) *Revue des Chemins de Fer*, juillet 1920, p. 15.

avait abandonné le travail. Sur les réseaux du P.-O., du Midi, de Grande et Petite Ceinture, les rares manquants étaient aussitôt remplacés par des postulants. Les statistiques indiquent d'ailleurs que pendant la durée du conflit il n'y eut en totalité que 10 % de grévistes.

Afin de procurer des encouragements à ces derniers, la C.G.T. se déclara solidaire de la Fédération nationale des travailleurs du chemin de fer. Elle invita en conséquence, tous les membres des autres corporations, ainsi que l'Union des Syndicats, à déclarer la grève générale. Malgré cela la situation des réseaux s'améliorait de jour en jour. Le travail était arrêté dans les ateliers de l'Etat, mais cependant la marche des trains était normale ainsi que sur les autres compagnies. Lorsque l'ordre de reprise du travail fut lancé par la Fédération nationale les choses étaient rentrées dans l'ordre depuis longtemps.

Le gouvernement avait d'ailleurs pris, comme au mois de février précédent, de très sérieuses mesures. En même temps que M. LE TROCQUER lançait par la voie de la presse un appel invitant le personnel des chemins de fer à ne pas écouter « les fauteurs de désordre » et à compter sur l'appui des pouvoirs publics pour faire respecter la liberté du travail, il faisait prendre les mesures habituelles de sécurité. Il prit ensuite des décrets en vue de réquisitionner les moyens de transport, autres que les voies ferrées. De nombreuses arrestations et perquisitions furent opérées pour les raisons habituelles (entrave à la liberté du travail, menaces, violences, sabotage ou provocation au sabotage, abandon de poste...). Certains meneurs furent même arrêtés, sous l'inculpa-

tion de complot contre la sûreté intérieure de l'Etat. En outre, le président du Conseil se refusa absolument à entrer en relations avec la Fédération nationale des travailleurs du chemin de fer ou avec la C.G.T. Le 11 mai le ministre des Travaux publics fit ouvrir une information contre la C.G.T., en vertu des art. 3, 5 et 9 de la loi du 21 mars 1884, d'après lesquels les syndicats ont été créés en vue de défendre les intérêts économiques de la profession, exclusivement. Le gouvernement agit enfin de façon à assurer la liberté du travail le 1<sup>er</sup> mai, dans les autres entreprises.

Quant aux compagnies elles avaient sommé, par affiches ou par convocations individuelles, leur personnel de reprendre leur travail sous peine de radiation définitive. Pour faciliter le retour des employés fidèles à leur travail elles organisèrent la répression des brignades exercées à l'égard de deux-ci. Sept mille huit cents agents furent ainsi révoqués. D'autres firent l'objet de sanctions disciplinaires, calculées en proportion de la durée de leur absence et de leur grade, celles prononcées contre les agents des cadres étant plus élevées que celles frappant le personnel subalterne. La punition la moins grave entraînait un retard d'un an au moins dans l'avancement. Par contre le personnel non gréviste reçut des gratifications supplémentaires. Les trois grands ateliers de Saintes, Arles et Périgueux, dans lesquels l'agitation était continuelle, furent cédés à des entreprises privées.

Il faut ajouter que de nombreux volontaires de toutes conditions et particulièrement les élèves des grandes écoles avaient offert leur concours aux compagnies. Cel-

les-ci l'avaient accepté. Elles avaient en outre employé dans les dépôts, les mécaniciens de la marine.

Peu de travailleurs du chemin de fer, nous l'avons vu, avaient obéi à l'ordre de grève. Devant les mesures prises par le gouvernement et par les compagnies, de nombreux grévistes reprirent le travail, et le 10 mai la grève commençait de toucher à sa fin. Elle fut pratiquement terminée, bien avant l'ordre de reprise du travail.

Comme la précédente, cette grève fut condamnée par l'opinion publique et par la majorité des cheminots eux-mêmes. Ainsi l'Union nationale des groupements de défense professionnelle des cheminots et de nombreux syndicats indépendants lui furent hostiles. Elle eut d'ailleurs, comme celle de février, des conséquences désastreuses pour tout le monde.

Quant à la tentative de grève générale amorcée par la C.G.T. elle avait échoué. Il n'y eut en effet que quelques arrêts partiels du travail dans la région parisienne et dans quelques usines du Nord.

Nous n'enregistrons aucune grève, ni tentative de grève jusqu'en novembre 1938.

### **La tentative de grève de novembre 1938**

Dans le courant du mois de novembre 1938, le gouvernement fit paraître une série de décrets-lois qui mécontentèrent profondément une partie de l'opinion publique. Les éléments extrémistes engagèrent une campagne de protestations violentes et décidèrent en conséquence, une grève générale de 24 heures. La Fédération nationale des syndicats des travailleurs du chemin de

fer, affiliée à la C.G.T., envoya un tract individuel à tous ses adhérents. Elle annonçait que la grève devrait être effective dans tous les services de 4 heures à 19 heures, que les trains ne devraient plus partir après 4 heures, que nul, en dehors des titulaires des postes d'aiguillage, ne devrait y pénétrer. Elle spécifiait que les agents de la voie et de l'exploitation seraient chargés d'en interdire l'accès. La reprise du trafic était prévue pour 19 heures; elle devait être assurée dans les meilleures conditions par les comités de grève.

Afin de parer à la menace, le gouvernement prit le 28 novembre un décret de réquisition de tous les services publics, y compris le service des chemins de fer. En application de ce décret, tous les agents et auxiliaires de la S.N.C.F. reçurent, les 28 et 29 novembre, un ordre individuel de l'autorité militaire, leur ordonnant « de se conformer aux tableaux de service en vigueur ». Le gouvernement avertissait en outre les travailleurs bénéficiant d'un contrat individuel qu'ils le verraient rompu sans préavis et sans arbitrage, au cas où ils quitteraient le travail. Il fut enfin notifié aux agents de la S.N.C.F. réquisitionnés, qu'en plus des poursuites auxquelles ils s'exposaient en faisant grève, ils se verraient révoquer irrévocablement, avec interdiction de s'inscrire au chômage. D'autre part, les meneurs furent poursuivis, ainsi que ceux qui résistaient à l'ordre de réquisition.

La grève échoua donc, quelques centaines d'agents seulement ayant suivi totalement ou partiellement les ordres de grève, sur un effectif d'environ 510.000 cheminots. Le service ne s'en ressentit aucunement.

## CHAPITRE III

**MOYENS MIS A LA DISPOSITION DU GOUVERNEMENT  
POUR ASSURER LA CONTINUITE DU SERVICE**

Les grèves dans les chemins de fer ou l'agitation en leur faveur sont donc relativement fréquentes, en dépit de leurs suites néfastes. Le gouvernement devrait donc avoir des moyens très puissants pour les éviter et les arrêter. En fait il a des moyens préventifs : tels que la conciliation et l'arbitrage et des moyens répressifs contenus dans quelques lois spéciales. Il dispose enfin du droit de réquisition qui peut être considéré à la fois comme une mesure répressive, car les individus qui ne s'y soumettent pas sont passibles de peines sévères, et comme une mesure préventive, car la menace de réquisition a pour résultat généralement de mettre fin aux tentatives de grève.

## SECTION I

**Les moyens préventifs****1° Généralités sur les projets de loi sur la conciliation et l'arbitrage.**

Les moyens d'atteindre pénalement les cheminots qui se seraient mis en grève sont, nous le verrons, insuffisants.

En outre, il est indiscutable qu'il vaut mieux prévenir les conflits du travail que les réprimer, et que les moyens pacifiques de les résoudre sont supérieurs aux moyens répressifs. C'est pourquoi, dès 1900, M. MILLERAND, alors ministre du Commerce déposa un projet de loi, tendant à introduire l'arbitrage obligatoire dans tous les conflits du travail. Mais ce projet fut repoussé par les Chambres de commerce.

Le 2 juillet 1910, M. Th. REINACH établit une proposition de loi, dans laquelle il interdisait la grève aux agents des services publics et créait un conseil d'arbitrage permanent. Ce conseil était composé de membres de la magistrature et du Conseil d'Etat. Enfin, en 1910, M. BRIAND déposa un projet de loi tendant à mettre fin aux conflits du travail dans les chemins de fer.

Ce projet prévoyait une répression plus sévère des actes de sabotage, il étendait l'application de l'art. 20 de la loi du 15 juillet 1845, édictait des mesures concernant le régime des retraites, et, enfin, prévoyait le recours à la conciliation et à l'arbitrage obligatoire, au cas où la tentative de conciliation aurait échoué.

Cependant, la solution pacifique des conflits collectifs telle que l'envisageaient M. BRIAND, REINACH et MILLERAND, a fait l'objet de très vives critiques.

M. THUREAU (1), M. Yves GUYOT (2), etc..., ont fait

---

(1) THUREAU : « L'arbitrage obligatoire dans l'industrie des chemins de fer ». *Revue Politique et Parlementaire*, août 1910.

(2) Yves GUYOT : *Les conflits du travail et leur solution*. Paris, E. Fasquelles, 1903.

remarquer que la notion d'arbitrage et celle d'obligation, étaient contradictoires. En effet, disent-ils, un arbitre est une personne dans laquelle on a confiance. Un arbitre ne doit donc pas être imposé. En outre, si dans l'industrie privée la sentence arbitrale a donné raison aux revendications du personnel, le chef d'entreprise pourra : soit augmenter ses prix, soit fermer son usine. Au contraire, l'administration des chemins de fer n'est pas libre d'augmenter ses tarifs, et, d'autre part, elle est tenue d'assurer la continuité du service. M. Joseph THUREAU en conclut que la notion d'arbitrage obligatoire est « dangereuse et inique », et qu'elle est « inadmissible dans l'industrie des chemins de fer ».

M. THUREAU et M. Yves GUYOT préconiseraient davantage l'emploi de la procédure de conciliation pour apaiser les conflits qui pourraient s'élever entre les compagnies et leur personnel (1). Ils s'accordent cependant à admettre qu'il est difficile d'établir convenablement des comités de conciliation, car il faut empêcher que les délégués du personnel, loin d'éviter les heurts, entretiennent au contraire une certaine agitation; il faut en outre que ces délégués soient très compétents des questions dont ils auront à connaître.

En outre, dans la procédure de conciliation comme dans celle de l'arbitrage, le danger à craindre est que

---

(1) Dans la procédure de conciliation, en effet, les parties savent à quoi elles s'engagent,

les parties ne se soumettent pas à la sentence arbitrale ou à l'accord qui a résulté de la conciliation.

2° *La convention collective du personnel des grands réseaux.*

Actuellement, le personnel de la S.N.C.F. est soumis au régime d'une convention collective passée entre la Société nationale des chemins de fer et l'organisation la plus représentative du personnel. Cette convention a eu pour but de compléter le statut du personnel qui datait de 1920. A cet effet une commission spéciale avait entrepris, dès 1936, des pourparlers qu'elle poursuivait de juin 1937 à mai 1938.

Ce qui caractérise l'élaboration de cette convention c'est qu'elle est l'œuvre d'une collaboration étroite entre la S.N.C.F. et les représentants de son personnel. De plus ce travail tient compte des problèmes sociaux soulevés au cours des dernières années et, notamment, du droit syndical des employés et ouvriers des chemins de fer.

Ainsi le livre I<sup>er</sup> est entièrement consacré à ce droit syndical et à la représentation du personnel. L'accord à ce sujet a été conclu en mars 1938 et ses dispositions sont entrées en application le 1<sup>er</sup> avril de la même année.

Cet accord consacre le droit pour les agents de chemins de fer d'être membres de syndicats professionnels; de plus la tendance à la collaboration entre la S.N.C.F. et les syndicats de cheminots est accentuée, et leurs rapports sont réglementés. Il est en effet prévu par la con-

vention collective que des représentants des syndicats doivent être accrédités auprès du directeur général et des directeurs de l'exploitation des Régions. Ces représentants peuvent également obtenir des entrevues avec les chefs de service des différentes régions ferroviaires et, exceptionnellement, avec les chefs locaux.

La convention collective favorise l'œuvre des syndicats par différentes mesures. Elle institue des congés avec solde, afin de permettre aux agents d'assister aux réunions syndicales. Elle permet, pour les agents qui entendent se consacrer plus particulièrement à la vie syndicale, leur mise en disponibilité, avec le droit de conserver certains des avantages des employés en activité.

L'affichage des réunions, convocations, avis est permis dans les endroits où le public ne pénètre pas. Il ne doit être question dans ces textes, que de sujets d'ordre corporatif. C'est la partie originale de la Convention, car rien n'avait été dit à ce sujet dans le statut du personnel de 1920. La représentation des diverses catégories du personnel est faite conformément au statut de 1920. De même, le Livre II de la Convention collective qui régleme la situation du personnel est conforme à l'ancien statut.

L'accord sur le Livre II s'est effectué un peu plus tard que celui conclu sur le Livre I<sup>er</sup>. Il n'a, en effet, été établi qu'à la fin du mois de juillet 1938, et n'a été mis en application qu'à la date du 1<sup>er</sup> septembre 1938.

## SECTION II

**Les moyens répressifs**

Les moyens répressifs, mis à la disposition du gouvernement pour mettre fin aux grèves, sont peu nombreux, car en droit français, depuis la loi du 25 mai 1864, qui a aboli le délit de coalition, les faits de grève ne sont pas sanctionnés par la loi pénale.

*Répression de l'abandon de poste.*

Seule la loi du 15 juillet 1845 prévoit, dans son article 20, un emprisonnement de 6 mois à 2 ans pour tout mécanicien, conducteur, garde-frein, qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

Ce texte est d'application restreinte puisqu'il ne concerne qu'une très faible partie du personnel, bien que la jurisprudence ait essayé d'étendre la notion d'abandon de poste (1) : « Attendu que le poste assigné au mécanicien est non seulement sa machine, mais le convoi tout entier, qu'il avait l'obligation de conduire à Philippeville ». M. Louis MILLOT fait d'ailleurs remarquer qu'il n'est pas d'une bonne méthode juridique « de solliciter à ce point un texte pour obtenir une répression plus sévère ».

---

(1) Cf. arrêt de la Cour d'Aix, du 8 janvier 1921. S. 1921-2-68 et note de M. Louis MILLOT sous S. 1921-1-225.

C'est pourquoi, dès l'année 1896, certains parlementaires eurent l'idée d'appliquer les art. 123 et 430 et suivants du code pénal aux agents grévistes d'un service public concédé (1). Mais le premier ne punit que les agents dépositaires de l'autorité publique qui se seraient concertés pour pratiquer « des mesures contraires aux lois » et ne peut donc pas concerner les cheminots. Quant aux seconds ils prévoient des pénalités pour les fournisseurs des armées qui « sans y avoir été contraints par la force majeure, auront fait manquer le service dont ils sont chargés ». Ces dispositions sont donc inapplicables aux agents des chemins de fer qui auraient cessé le travail.

### *Répression du sabotage.*

Par contre, les actes de sabotage et de provocation aux crimes ou aux délits sont prévus par des textes du code pénal et par des lois spéciales. Les articles 434 et suivants du code pénal punissent de peines très graves, puisqu'ils prévoient même la peine de mort, pour les individus qui se sont rendus coupables de destruction ou d'incendie sur des wagons ou voitures « contenant des personnes... ou faisant partie d'un convoi », qui ont déposé des engins explosifs sur la voie publique ou se sont livrés à des pillages.

---

(1) *Journal Officiel*. Débats parlementaires. Sénat, 4 février 1896, p. 61. C'était notamment l'opinion de M. CAVAIGNAC.

La loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer prévoit, dans son article 16, une peine de réclusion pour ceux qui auront « violemment détruit ou dérangé la voie de fer ou aura entravé d'une façon quelconque la marche des trains ».

L'art. 17 de la même loi élève cette peine à celle des travaux forcés à temps et même à celle de mort pour ceux qui se sont rendus coupables de sabotage en réunion et pour les instigateurs.

Enfin, l'art. 19 punit les individus qui, involontairement, c'est-à-dire par inattention, négligence ou inobservation des règlements, ont provoqué un accident de chemin de fer ayant entraîné des blessures ou même la mort de voyageurs.

#### *Répression de la provocation au sabotage.*

Enfin la provocation au sabotage et aux crimes et délits est punie par les articles 23 et 24 de la loi du 29 juillet 1881 (1) sur la liberté de la presse. Conformément à ces deux articles, ceux qui se sont rendus coupables de provocation au sabotage sont considérés comme les complices des individus qui se sont effectivement livrés à des actes de sabotage. Ajoutons que la loi du

---

(1) La loi du 29 juillet 1881 peut encore être utilisée, lorsque les cheminots ont été réquisitionnés, c'est-à-dire militarisés dans leur emploi. En effet, l'art. 25 de cette loi punit d'emprisonnement ou d'amende les auteurs d'articles tendant à la provocation de militaires à la désobéissance.

28 juillet 1894 assure la répression des menées anarchistes.

Nous voyons donc que si le gouvernement a les moyens légaux de poursuivre les instigateurs de sabotage et ceux qui s'en rendent coupables ; il n'a pratiquement aucun moyen d'atteindre pénalement les cheminots pour simples faits de grève.

---

## PREMIERE PARTIE

---

# PROCEDURE DE LA REQUISITION DES CHEMINS DE FER

---

## CHAPITRE PREMIER

### GENERALITES SUR LES REQUISITIONS

#### SECTION I

#### **Fondement et caractères généraux du droit de réquisition**

Enfin, si, en cas de conflit entre le personnel de la S.N.C.F. et ses dirigeants, celui-ci n'a pu être aplani, soit par la conciliation, soit par l'arbitrage, le seul moyen qui reste au gouvernement pour briser une grève des cheminots, ou même pour la prévenir lorsqu'elle est imminente, est de procéder à la réquisition des chemins de fer.

En 1910 et en 1920 (1), nous l'avons vu, le personnel

---

(1) Déjà, au début de février 1920, le gouvernement avait réquisitionné la batellerie à la suite d'une grève.

des grandes compagnies fut réquisitionné la première fois en totalité, la seconde en partie, et la grève échoua. Plus près de nous, en août-septembre 1938, le gouvernement fut amené, devant l'intransigeance des dockers de Marseille, à réquisitionner le port. Le travail reprit immédiatement. Enfin, au mois de novembre 1938, la réquisition des services publics fit échouer la tentative de grève générale amorcée par les éléments révolutionnaires. Quelle est donc la nature juridique de cette institution, dont les résultats sont si rapides et si puissants !

Le droit de réquisition est celui qui permet au gouvernement d'obtenir rapidement, sans discussion possible et sans indemnité préalable, les services et les fournitures dont il a besoin, ceci, dans un intérêt général.

Cette institution engendrée par la nécessité a existé de tous temps. Elle était déjà connue du droit romain, dans lequel elle était considérée comme une variété d'impôt, et elle était surtout utilisée à des fins militaires. Sous l'ancien régime, et pendant la Révolution on en usa très fréquemment. Elle ne fit cependant l'objet d'une réglementation générale que par la loi du 3 juillet 1877. Cette loi fut par la suite modifiée dans les détails, mais son esprit et ses principes restèrent les mêmes. Le code pénal, dans son art. 475, al. 12, avait prévu quelques cas dans lesquels des réquisitions civiles pouvaient être ordonnées. Pendant la guerre, il fut procédé à des réquisitions pour satisfaire aux besoins des populations civiles, et, en 1917, les réquisitions civiles furent réglementées par une loi d'ensemble en date du 3 août 1917.

Enfin, en 1920, nous l'avons vu, la loi du 27 février autorisa les pouvoirs publics à réquisitionner les moyens de transport autres que les voies ferrées, en cas de grève des cheminots. Cette loi fut complétée par la suite par différentes dispositions que le gouvernement utilisa, lors de la grève des dockers marseillais en septembre 1938 et lors de la tentative de grève générale du mois de novembre de la même année.

Il existe donc différentes sortes de réquisition, la réquisition militaire, autorisée en cas de guerre ou de danger de guerre, afin de subvenir aux besoins de l'armée, et les réquisitions civiles exercées, les unes dans les conditions de l'al. 12 de l'art. 475 du Code pénal et dans les cas énumérés par cet article, les autres destinées à assurer, en cas de crise, le ravitaillement des populations civiles. Nous avons enfin la réquisition des entreprises privées ou des services publics, en cas de grève du personnel, lorsque celle-ci est susceptible de nuire à l'intérêt général.

Ces réquisitions ont le même fondement : la satisfaction de l'intérêt public auquel l'intérêt particulier doit être sacrifié; le même caractère exceptionnel; le même caractère de nécessité causé par l'obligation de ne pouvoir agir autrement. C'est pourquoi nous nous proposons d'étudier la réquisition en général avant celle des chemins de fer.

Nous avons dit que le fondement du droit de réquisition, c'est-à-dire la raison pour laquelle cette institution est établie, est la satisfaction de l'intérêt public. Celui-ci veut, en effet, qu'en cas de guerre, toutes les

ressources du pays soient mises à la disposition des armées, et, qu'en temps de paix, les services publics soient assurés de fonctionner sans arrêt et sans perturbations, en raison de leur caractère de continuité (1). Tous les auteurs sont d'ailleurs unanimes à reconnaître qu'il est des besoins essentiels à la collectivité auxquels l'Etat doit subvenir, en cas de défaillance du personnel de l'industrie privée ou des services publics. « Le droit de réquisition découle du droit qu'a la nation de vivre. » (2)

Il en résulte que le droit de réquisition est un droit très rude. Il peut en effet porter atteinte à la propriété privée et à la liberté individuelle, suivant qu'il a pour but de mettre à la disposition de l'Etat, du matériel ou des services, ceci sans discussion possible, et sans indemnité préalable. Il existe bien des recours contre les réquisitions arbitraires, mais ils ne peuvent être exercés qu'après satisfaction donnée à l'ordre de réquisition.

C'est pourquoi la procédure de réquisition ne peut être autorisée que dans les périodes de crise ou dans des cas exceptionnellement graves, quand les pouvoirs publics n'ont pas le moyen de faire autrement. Aussi, la loi du 3 juillet 1877 ne permettait-elle aux gouvernants d'user de leur droit de réquisition qu'en cas de guerre,

---

(1) Ch. HAURIOU : *Précis de droit administratif*, 3<sup>e</sup> édition, Paris, Sirey, 1933. « La continuité étant de l'essence de l'Etat, elle est par conséquent de l'essence des Services publics qui assurent la continuité de l'Etat... A cet effet, l'Etat a donc le droit de requérir les services, denrées et objets nécessaires pour arriver à cette fin. »

(2) FRACHON : « Du droit de réquisition civile ». Thèse Paris, J.-B. Ballières, 1911.

de mobilisation totale ou partielle et de rassemblement de troupes. Enfin, depuis la loi du 31 janvier 1935, le droit de réquisition peut être encore ouvert : « quand les circonstances l'exigeront ». Ces termes assez vagues pourraient faire craindre que les circonstances dans lesquelles le gouvernement aurait le droit d'employer la procédure de réquisition pour obtenir ce dont il aurait besoin, soient désormais très étendues. Mais en fait, comme nous le verrons plus loin, cette nouvelle disposition contenue dans l'art. 1<sup>er</sup> de la loi du 31 janvier 1935 n'a eu l'occasion de s'exercer que lorsque la nation courrait un danger grave et imminent, et en cas d'absolue nécessité.

Le droit de réquisition est en effet le droit de la nécessité (1). Le gouvernement doit donc agir rapidement (c'est pourquoi l'indemnité de réquisition n'est pas préalable à celle-ci.)

## SECTION II

### **Nature juridique du droit de réquisition**

#### *a) Opinion des auteurs.*

De nombreux auteurs ont voulu ramener le droit de réquisition à des institutions déjà existantes. C'est ainsi

---

(1) Dans son rapport sur la loi du 3 juillet 1877, M. le baron REILLE faisait très justement remarquer, à propos de la réquisition militaire, qu'aucune force n'aurait pu empêcher les troupes de prendre ce dont elles avaient besoin, et qu'il fallait donc bien mieux réglementer ce droit.

que certains auteurs l'ont assimilé à une sorte d'impôt (1). En effet, disent-ils, la réquisition, comme l'impôt, est faite pour subvenir aux besoins d'un gouvernement ou d'un service public dans un intérêt général; elle a pour résultat d'opérer un prélèvement net sur les ressources des individus. Enfin, le droit de percevoir l'impôt, comme celui de requérir, ne peut être établi qu'en vertu d'un texte formel. A ceux qui objecteraient que les personnes qui ont fait l'objet d'un ordre de réquisition reçoivent une indemnité en contrepartie des prestations fournies, ils répondent que celle-ci est toujours inférieure à la valeur des objets réquisitionnés, que les textes mêmes de la loi du 3 juillet 1877 emploient le terme de « prestation », or qu'est-ce qu'une prestation, sinon une contribution forcée (2). Ainsi, l'opinion de M. Olivier MARTIN est que la réquisition est une charge imposée aux citoyens, dans un intérêt national. Dans le même ordre d'idées, MM. LAFON et BONNECASE (3) considèrent la réquisition comme un sacrifice national, l'indemnité versée au requis étant destinée à répartir les charges sociales entre tous. Notons que dans l'ancien droit la réquisition était considérée comme un impôt.

Mais l'impôt est une institution générale et nous sa-

---

(1) Cf. CALMÉJANE : *La nature juridique des réquisitions militaires*. Thèse Paris, Rousseau, 1920.

CRÉTIN : *Contentieux administratif*, 1884, p. 229. Paris, Charles Lavauzelle, 1908.

(2) Opinion de M. Olivier MARTIN sous un arrêt de la Cour de Rennes en date du 16 janvier 1916. S. 1916-2-49.

(3) LAFON et BONNECASE : *Le critérium de la valeur en matière de réquisition militaire*. Bordeaux, Y. Cadoret, 1916.

vons que la réquisition est une institution exceptionnelle à laquelle on n'a recourt qu'en période de crise. Celle-ci doit répondre à des besoins imprévus et qui doivent par conséquent être satisfaits de toute urgence, or l'impôt est au contraire établi à l'avance et n'a pas besoin d'être payé immédiatement à sa date. Il a enfin pour but de rapporter de l'argent à l'Etat, alors que la réquisition ne lui procure que des biens ou des services.

D'autres auteurs (1) considèrent la réquisition comme un genre d'expropriation, sans indemnité préalable. Ils remarquent, en effet, que les deux institutions sacrifient l'intérêt particulier à l'intérêt général, que ces deux institutions sont des exceptions au droit commun, et que les individus dépossédés soit par réquisition, soit par expropriation, reçoivent une indemnité. Les auteurs partisans de la thèse, d'après laquelle la réquisition ne serait qu'une sorte d'expropriation, s'appuient aussi sur les travaux préparatoires de la loi du 3 juillet 1877. Ils citent un passage du discours de M. DE BASTARD, dans lequel il est dit : « C'est une véritable expropriation mobilière... Ces deux procédés trouvent leur fondement dans l'art. 545 du Code civil, d'après lequel nul n'est contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique. » (2).

---

(1) BERTHELEMY : *Traité élémentaire de droit administratif*, 12<sup>e</sup> éd., Paris, Rousseau, 1932.

(2) MM. RIXENS et MARCHAND : *Réquisitions militaires*. Paris, L. Fournier, 1916. « La réquisition est une sorte d'expropriation, sauf dans les cas de cantonnement ou de logement de troupes, cas dans lesquels la réquisition doit être assimilée à un impôt de répartition. »

Mais dans l'expropriation pour cause d'utilité publique, le propriétaire exproprié est garanti au maximum contre des mesures arbitraires, afin de ne point être lésé par l'abandon de son bien à l'Etat. Des enquêtes sont faites par des organismes spéciaux, une indemnité est versée au propriétaire, préalablement à toute expropriation. Au contraire, quand il s'agit de réquisition il faut agir vite, aucune discussion n'est admise, quant à l'indemnité, elle ne sera versée que plus tard. Enfin, grâce à la réquisition, l'Etat peut acquérir des services personnels qu'il ne pourrait obtenir par la procédure de l'expropriation.

C'est pourquoi certains ont vu dans la réquisition une sorte de contrat forcé (1). Dans cette théorie, la réquisition des objets est considérée comme une vente forcée, celle des services personnels comme un louage forcé et, dans les autres cas, un contrat innommé, dont le caractère obligatoire découlerait des besoins de l'Etat.

Mais la thèse du contrat forcé est mise en échec par l'idée que le libre consentement des parties est de l'essence des conventions. Or, le prestataire de la réquisition n'est jamais libre de la refuser. Dans un contrat nous trouvons deux volontés en présence. Ici, au contraire, seule la volonté unilatérale de l'Etat apparaît. Bref, l'expression « contrat forcé » emploie deux mots qui jurent d'être ensemble.

---

(1) LARNAUDE : *De l'indemnité dans les réquisitions militaires. Thèse*, Paris. Imprimerie R. Tancrède, 1917.

FUZIER-HERMANN, dans leur *Répertoire pratique*.

FERRAND : *Réquisitions militaires*. L. Beaudoin, Paris, 1892.

Enfin, M. Ambroise COLIN pense que la réquisition est assimilable au service militaire. Elle se rattacherait à l'idée qu'il faut servir sa patrie par tous les moyens. C'est le vieux principe de l'ancien régime, celui du devoir public, d'après lequel les personnes du même pays doivent se porter réciproquement secours dans les périls qui les menacent (1).

Mais la réquisition porte sur les biens comme sur les personnes. Or, le service militaire n'atteint que des personnes qui, en outre, sont déterminées à l'avance. Enfin, l'indemnité de réquisition et la solde ne peuvent être comparées.

M. HAURIU indique dans les dernières éditions de son *Traité de droit administratif* (2) que le droit de réquisition représente, dans sa pureté, le type de l'opération de puissance publique... Il est la mise en œuvre... de la prérogative de l'exécution préalable; c'est une institution originale de notre droit, ressemblant tantôt aux corvées de l'ancien régime, tantôt à une expropriation, tantôt à une occupation temporaire, mais possédant une nature propre. MM. LEFUR et Louis ROLAND (3) pensent également que la réquisition est une opération juridique particulière.

---

(1) Cette idée d'assistance mutuelle est également celle de MM. CHEAUVEAU et FAUSTIN Elie. Edition de 1911, p. 851.

(2) Dans les premières éditions, il assimilait le droit de réquisition au droit d'expropriation.

(3) Cf. *Revue de Droit public*, 1917. Article sur les « Réquisitions civiles en temps de paix ».

b) *Opinion de la jurisprudence.*

La jurisprudence adopta successivement toutes les théories précédentes. Certains tribunaux déclarèrent que la réquisition était une contribution forcée et presque un impôt (1). La Cour de Rennes, dans l'affaire ERISCHEN, parut admettre qu'elle était un contrat consensuel (2) ; mais la jurisprudence fut fixée à partir d'un arrêt de la Cour de Cassation, en date du 6 mars 1917 (3). Elle décida, conformément à l'opinion de MM. MAURION, LEFUR et Louis ROLAND, que la réquisition était un acte de puissance publique *sui generis*. La Cour de Cassation confirma cette idée dans les arrêts du 26 juin 1918 et du 5 novembre 1919. D'après ceux-ci, « la réquisition ne peut être assimilée, non plus, à l'expropriation pour cause d'utilité publique (4) ».

On peut donc dire que le droit de réquisition est un des droits de puissance de l'Etat, qu'il est une institution originale de notre législation, et que ses principales caractéristiques sont d'être une mesure exceptionnelle, prise en cas de nécessité absolue, dans l'intérêt de la collectivité, moyennant une indemnité postérieure à la réquisition, celle-ci devant être exécutée sans discussion et immédiatement.

---

(1) Tribunal civil de Limoges, 10 mars 1916 (D. 1916-2-182).

(2) Arrêt de la Cour de Rennes, 16 janvier 1916 (S. 1916-2-49). Elle abandonnera cette thèse dans un arrêt du 8 février 1917 (affaire Alavoine).

(3) S. 1917-1-9. Arrêt de la Cour de cassation du 6 mars 1917.

(4) D. 1919-1-109, 6° et 7° espèces. Arrêts de la Cour de cassation des 17 juillet 1919 et du 5 novembre 1919.

## SECTION III

**Nature complexe de la réquisition des chemins de fer  
en cas de grève**

En ce qui concerne la réquisition des chemins de fer, nous savons qu'ils peuvent être mis à la disposition de l'Etat dans les cas prévus par l'article premier de la loi du 3 juillet 1877, modifié par celle du 31 janvier 1935. Lorsque cette réquisition est l'œuvre de l'autorité militaire, en vue de subvenir aux besoins des armées, soit qu'il s'agisse de ravitaillement, soit qu'il s'agisse de transport de troupes, nous avons affaire à une réquisition militaire. Mais lorsqu'elle est faite, afin d'assurer la continuité du service public des chemins de fer, pour subvenir au ravitaillement des populations civiles, nous sommes en présence d'une réquisition civile (1).

La réquisition des chemins de fer, en cas de grève, nous paraît être une mesure assez complexe. Elle suit, en effet, les principes généraux des réquisitions : elle est un acte de puissance publique; elle ne peut avoir lieu que si elle est autorisée par un texte formel; elle doit être décrétée en vue de satisfaire l'intérêt général (à l'exclusion de tout intérêt particulier, y compris celui des réseaux), lorsque celui-ci risque d'être lésé par des

---

(1) Cf. Louis ROLAND dans la *Revue du Droit public*, année 1917, déjà citée, p. 649 : « Avec la réquisition civile, ce sont les besoins directs du public, qui sont pris en considération, parce que, sans le procédé, le public manquerait de diverses denrées qui lui sont nécessaires. »

événements graves, tels qu'une grève ou une menace de grève; enfin, l'indemnité de réquisition ne peut être que postérieure à celle-ci.

Cependant, la réquisition des chemins de fer, même lorsqu'elle est autorisée dans un but civil, suit les mêmes règles que les réquisitions militaires. Le personnel est, en effet, considéré comme rappelé sous les drapeaux pour une période d'exercice, et, comme tel, passible des tribunaux militaires. C'est pourquoi, dès 1910, de nombreux auteurs, dont M. Louis ROLAND (1), lorsqu'ils parlaient de la réquisition des chemins de fer du mois d'octobre, employaient le terme de : mobilisation des cheminots. Cette « mobilisation » a elle-même un caractère spécial, car les agents de chemins de fer mobilisés continuent d'être liés aux réseaux et sont payés par eux.

Enfin, malgré la main-mise de l'autorité requérante sur eux, les réseaux conservent leur personnalité et leur patrimoine distincts; car, contrairement à certaines législations étrangères, la nôtre n'admet pas une substitution totale de l'action administrative à celle des administrations de chemins de fer (2).

---

(1) *Revue de Droit public*, année 1910.

(2) Cf. Arrêt de la Cour de Lyon du 29 janvier 1919. S. 1921-2-67 et note de MESTRE.

## CHAPITRE II

**RÈGLES COMMUNES A LA REQUISITION DU MATÉRIEL  
ET A CELLES DU PERSONNEL DE LA S.N.C.F.**

Actuellement, il n'existe en France aucune disposition d'ensemble concernant la réquisition des chemins de fer en cas de grève de leur personnel. C'est pourquoi le texte fondamental en la matière est encore la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires. Cette loi prévoyait qu'en cas de guerre, de mobilisation totale ou partielle et de rassemblement de troupes, le service tout entier des chemins de fer passait sous l'autorité du ministre de la Guerre. La loi du 21 janvier 1935 est venue ajouter que le droit de réquisition pourrait encore s'ouvrir « lorsque les circonstances l'exigeraient ». C'est pourquoi, lorsque le gouvernement dut en novembre 1938 procéder à la réquisition des services publics, il s'appuya sur la loi du 3 juillet 1877 (1).

## SECTION II

**Conditions d'ouverture du droit de réquisition****1° Les circonstances.**

L'article 29 de la loi du 3 juillet 1897 prévoit que les compagnies de chemins de fer doivent mettre à la dispo-

---

(1) Cf. le décret du 28 novembre 1938 : « Le Président de la République française, vu les articles 1, 2, 5, 29, 56 et 58 de la loi du 3 juillet 1877.

sition du ministre de la Guerre toutes les ressources en personnel et en matériel qui lui seront nécessaires dans les cas que nous avons vus (guerre, mobilisation totale ou partielle, rassemblement de troupes). Cet article n'avait pas reçu de modifications jusqu'en 1935; mais, à la fin de l'année 1934, la perspective du plébiscite de la Sarre, qui devait avoir lieu dans le courant du mois de janvier 1935, fit un moment craindre des complications. C'est pourquoi les pouvoirs publics jugèrent qu'une réquisition du personnel et du matériel des services publics devait être antérieure à tout décret de mobilisation, même partielle pour faciliter, en cas de conflit, la bonne conduite des opérations militaires. Ils inscrivirent alors dans la loi du 21 janvier 1935 qu'en plus des conditions posées par la loi de 1877 le droit de réquisition pourrait être reconnu « quand les circonstances » l'exigeraient.

Le texte du 21 janvier 1935 ne spécifiait pas si ces circonstances devaient être d'ordre civil ou militaire; c'est pourquoi le législateur a pensé que des faits de grève, lorsqu'ils s'avéraient assez graves, pouvaient être considérés comme des « circonstances » suffisantes pour motiver l'ouverture du droit de réquisition.

C'est ainsi que les dockers du port de Marseille, qui s'étaient mis en grève dans le courant des mois d'août et de septembre 1938, furent réquisitionnés dans leur emploi par l'autorité militaire. Le législateur est même allé plus loin dans cette voie, puisqu'au mois de novembre suivant, il fit paraître un décret de réquisition des services publics à la suite d'une violente propagande

d'éléments extrémistes en faveur de la grève générale.

Ainsi donc, depuis la loi du 21 janvier 1935, de simples menaces de grève sont suffisantes pour autoriser les pouvoirs publics à utiliser le droit de réquisition qui leur a été donné par la loi du 3 juillet 1877.

Encore faut-il que les menaces de conflit soient assez graves pour justifier cette mesure, car nous avons vu que le droit de réquisition, se traduisant par une atteinte à la liberté des individus, ne doit s'ouvrir que dans des circonstances exceptionnelles. Aucune loi n'ayant prévu le caractère de gravité que devaient revêtir ces menaces de grève, il appartient au gouvernement de l'apprécier. En fait, l'expérience démontre qu'il n'a jamais usé de son droit, sinon dans des moments où l'intérêt supérieur du pays l'exigeait. La réquisition du port de Marseille fut, en effet, décidée à l'époque où la grève des dockers avait fait un tort considérable au commerce national, et où les revendications allemandes au sujet de la Tchécoslovaquie faisaient envisager à la France l'éventualité d'une guerre à brève échéance. Dans le même ordre d'idées, le décret de réquisition des services publics du 28 novembre 1938 parut au moment où notre pays était en butte à des menées politiques révolutionnaires, et où les événements extérieurs étaient encore loin d'être favorables. Nous n'en voulons pour preuve que ces lignes extraites du rapport du président du Conseil au président de la République : « En ce qui concerne les personnels des services publics et des services concédés qui ne sont pas dans les liens de la fonction publique, l'intérêt de la défense nationale, que l'agitation envisagée peut,

dans les circonstances présentes, mettre en péril, commandait une protection générale des services publics ». Le président du Conseil ajoutait plus loin : « Le gouvernement doit cependant rappeler, à ceux qui seraient tentés de l'oublier, leurs devoirs et leurs obligations vis-à-vis de la collectivité nationale, et marquer en même temps sa volonté mûrement réfléchie de n'admettre aucun manquement, aucune défaillance, à l'heure où le sort du régime et celui de la nation pourraient être mis en péril ».

## 2° *Le décret de réquisition.*

Lorsque la gravité des circonstances a été reconnue, un arrêté du ministre de la Guerre, doit, d'après l'article premier de la loi du 3 juillet 1877, déterminer l'époque à laquelle le droit de réquisition pourra s'ouvrir. Ceci se comprenait lorsque ce droit ne pouvait être exercé que dans des circonstances limitativement énumérées (guerre, mobilisation et rassemblement de troupes). Mais à partir du moment où l'on complétait les termes de la loi de 1877 par une formule générale, et en somme assez vague : « dès que les circonstances l'exigeront », il devenait nécessaire de prendre des précautions destinées à éviter des décrets de réquisition trop nombreux, voire même abusifs. C'est pourquoi, depuis la loi du 21 janvier 1935 sur les réquisitions, le ministre de la Guerre n'a plus que le droit de proposer

---

(1) *Journal officiel* du 29 novembre 1938.

cette époque au conseil des ministres qui la fixera par un décret (1). Il reste alors au ministre de la Guerre, à décréter la mise en état de réquisition du service public intéressé.

En ce qui concerne les chemins de fer, le ministre de la Guerre peut donc, pour faire cesser des conflits ou des menaces de conflits qui risqueraient d'entraver la bonne marche du service, procéder à une réquisition des réseaux, dont l'époque aura été déterminée en conseil des ministres.

Aux termes de la loi du 3 juillet 1877, la réquisition des compagnies de chemin de fer s'applique au matériel et au personnel. En ce qui les concerne, l'article 32 spécifie qu'elle sera exercée, conformément aux articles 22 et suivants de la loi du 13 mars 1875. Or, cette loi organise le service militaire des chemins de fer. Il est donc nécessaire, pour connaître les conditions dans lesquelles les réseaux pourront être réquisitionnés, d'envisager quelle est leur situation vis-à-vis de l'autorité militaire.

## SECTION II

### **Textes concernant la réquisition militaire des chemins de fer**

Pendant longtemps, les chemins de fer ont été considérés comme des moyens de transport essentiellement pacifiques. Leur utilisation militaire n'avait jamais été

---

(1) Art. 1<sup>er</sup> de la loi du 21 janvier 1935.

sérieusement envisagée ; certains même, comme Arago, craignaient que le transport en wagons n'eut pour effet d'« efféminer » les troupes. C'est la Prusse qui, la première, comprit quels avantages considérables pouvaient procurer les transports par chemins de fer pour le déplacement rapide des troupes. C'est par ce moyen que, pendant la guerre du Slesvig-Holstein, elle fit pénétrer des armées dans les duchés. Cet exemple fut rapidement suivi par tous les pays. En France, les premiers transports de troupes eurent lieu en 1854, pendant la guerre de Crimée. On fit d'abord transporter par chemin de fer de Paris à Marseille, des hommes, puis des vivres. La question fut étudiée sérieusement par le maréchal Niel, mais la commission des chemins de fer qu'il avait mise sur pied à cet effet, fut supprimée par son successeur, le maréchal Le Bœuf, et toute son organisation tomba. Ce fut une des raisons de notre désastre de 1870. Aussi, après la guerre, le gouvernement tint à organiser le service militaire des chemins de fer.

Dès 1872, un décret, en date du 14 novembre, créa une commission des chemins de fer auprès du ministre de la Guerre. Puis suivirent de nombreuses dispositions législatives, dont les principales sont : la loi du 13 mars 1875 qui jeta les bases de l'organisation militaire des chemins de fer en temps de guerre.

La loi du 3 juillet 1877, dont le titre VI est entièrement consacré aux droits de réquisition de l'Etat sur les réseaux, et le décret du 2 août 1877, qui règle les conditions d'application de cette loi.

La loi du 28 décembre 1888 qui, en cas de guerre,

donne la direction des compagnies au ministre de la Guerre.

Les décrets du 5 février 1889 et du 16 juillet 1910, sur les sections de chemin de fer de campagne.

La loi du 24 octobre 1923, réglant la composition et les attributions de la commission supérieure des chemins de fer.

Enfin, en raison de la création en août 1937, de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, deux décrets du 27 janvier 1938 sont venus modifier les règles établies en matière de service militaire des chemins de fer. Ils ont été suivis d'une instruction ministérielle en date du 1<sup>er</sup> septembre 1938, dont certains articles sont applicables à la condition des cheminots en cas de mobilisation, et d'un décret du 29 septembre 1938 sur la condition militaire des chemins de fer. Mais tous ces derniers textes n'ont apporté que des modifications de détail aux règles déjà existantes, sans toucher aux principes généraux posés par les lois et décrets antérieurs.

D'après l'ensemble de ces dispositions il résulte que, dès le temps de paix, des mesures sont prises afin, qu'en temps de guerre les réseaux soient en mesure d'accomplir la tâche qui leur sera demandée. A cet effet il a été créé des organismes chargés de toutes les affaires concernant le service militaire des chemins de fer.

Il est dirigé, aux termes de l'article premier du décret du 27 janvier 1938, par le général chef de l'état-major général de l'armée, sous l'autorité du ministre de la Guerre.

Son organisation est confiée au 4<sup>e</sup> bureau de l'état-major général.

Différentes commissions en assurent l'exécution.

### SECTION III

#### **Les commissions militaires des chemins de fer**

##### *1° Leur composition.*

La principale est la Commission centrale des chemins de fer. Elle dispose des commissions régionales qui ont été créées pour chaque région ferroviaire (1). (On sait, en effet, que depuis le décret du 31 août 1937, les « régions ferroviaires, ont pris la place des anciens réseaux ».)

Toutes ces commissions se composent obligatoirement de deux membres, un civil et un militaire. Le premier, nommé commissaire technique, est désigné par la Société Nationale des Chemins de Fer, en conformité de la loi du 28 décembre 1888.

Le commissaire militaire est un officier supérieur nommé par le ministre de la Guerre (article 3 du décret du 27 janvier 1938).

A chacune de ces commissions est attaché un personnel technique et militaire. Les mesures d'exécution sont toujours prises au nom de la commission agissant

---

(1) Il existe également des commissions pour les réseaux secondaires et ceux de l'Afrique du Nord.

collectivement, mais chaque commissaire garde cependant sa responsabilité propre.

## 2° *Leurs attributions.*

Les attributions de ces organismes sont multiples. Ils sont chargés, conformément à l'article 4 du décret du 27 janvier 1938, d'examiner toutes les ressources en hommes et en matériel nécessaires aux besoins de l'armée, l'instruction spéciale des agents, les moyens de défense passive propres aux chemins de fer, etc. Actuellement les commissions régionales exercent ces fonctions, chacune dans leur circonscription respective.

En cas de conflit, elles prennent, sous l'autorité du ministre de la Guerre, la direction des services. Chaque commission régionale est alors secondée, dans ce cas, par des sous-commissions de chemins de fer et par des commissions des gares, qui peuvent disposer, le cas échéant, d'un personnel technique et militaire.

Toutes ces commissions peuvent être réunies aussi souvent qu'il est nécessaire, par le chef de l'état-major général de l'armée.

## 3° *La commission militaire supérieure.*

Il existe, en outre, en temps de paix comme en temps de guerre, un organisme appelé : la Commission supérieure militaire des chemins de fer, institué auprès du ministre de la Guerre. C'est un organe uniquement consultatif (1), dont la composition est actuellement réglée

---

(1) A l'origine et dans l'esprit de la loi du 13 mars 1875, elle avait des attributions de direction. Elle n'a conservé ces attributions que jusqu'à la loi du 28 décembre 1888.

par l'article premier du décret du 27 janvier 1938. Conformément à ce décret, la commission militaire supérieure des chemins de fer, comprend un personnel nombreux, tant civil que militaire. Certains de ses membres en font partie de par leurs fonctions (1), les autres sont nommés par arrêté du ministre de la Guerre. Elle est présidée par le général chef de l'état-major général de l'armée.

Conformément au décret précité, la commission supérieure est chargée « d'émettre son avis sur les questions relatives à l'emploi des chemins de fer pour les besoins de l'armée ».

Elle doit étudier les conditions de construction, d'amélioration, de surveillance et, en cas d'avance de l'ennemi, de destruction de matériel.

Elle est également appelée à donner son avis sur l'instruction spéciale du personnel, sur les moyens de défense passive propres aux chemins de fer, etc...

En application de l'article 4 du décret du 27 février 1938, elle est saisie de toutes ces questions par le ministre de la Guerre. Lorsqu'elle est appelée à se prononcer, ses décisions sont prises à la majorité des voix (la moitié plus une). En cas de partage celle du président est prépondérante.

Nous étudierons maintenant quelles sont les règles particulières applicables à la réquisition du personnel, puis à celle du matériel de la S.N.C.F.

---

(1) Général chef de l'Etat-Major de l'Armée, directeur général des chemins de fer et des transports au Ministère des Travaux publics, directeur de la S.N.C.F., etc.,

## CHAPITRE IV

**REGLES PARTICULIERES  
CONCERNANT LA REQUISITION DU PERSONNEL**

## SECTION I

**Situation du personnel de la S.N.C.F.  
vis-à-vis de l'autorité militaire  
avant le décret de réquisition**

Les agents de la S.N.C.F. ne sont pas tous dans la même situation vis-à-vis de l'autorité militaire. La plupart d'entre eux sont soumis à des obligations militaires, d'autres, au contraire, infiniment moins nombreux, en sont dégagés.

Les premiers doivent avoir accompli un service actif de deux ans, de préférence dans un régiment de génie, dit régiment des chemins de fer. Ils peuvent être appelés à accomplir des périodes de réserve dans ce régiment. Ceux qui ont fait leur service militaire dans des unités autres sont dans la situation suivante :

Ceux qui réunissent les conditions nécessaires sont classés dans l'affectation spéciale. La plupart de ceux-ci sont, en outre, embrigadés dans les sections actives et dans les sections complémentaires des chemins de fer de campagne.

D'autres, enfin, ne font partie ni de l'affectation spéciale, ni des sections de chemin de fer, et suivent, en principe, les règles du droit commun.

En fait, la majorité des cheminots est classée dans l'affectation spéciale. Nous étudierons donc les règles générales qui concernent cette institution, l'organisation des sections de chemin de fer et celle du régiment du génie des chemins de fer. Nous envisagerons ensuite quelle est la situation du personnel non soumis à des obligations militaires par les lois sur le recrutement.

#### **A. - Le personnel soumis à des obligations militaires**

##### *1° Les affectés spéciaux.*

Leur situation est actuellement réglée par l'instruction ministérielle du 1<sup>er</sup> septembre 1938. Les affectés spéciaux sont des hommes qui lors de la mobilisation demeureraient dans leur emploi au lieu de rejoindre leur régiment. On juge, en effet, qu'en cas de guerre, ils rendraient plus de services à leur poste que sur la ligne de feu. Il en est ainsi des cheminots; aussi, peu après la guerre de 1870, la loi du 13 mars 1875, dispensa le personnel des chemins de fer de rejoindre leur corps, au cas de convocation par voie d'affiches sur la voie publique. Cette loi leur enjoignait, en outre, « d'attendre au poste qu'ils occupaient, les ordres de l'autorité militaire, et les plaçait sous la juridiction des tribunaux militaires ».

Par la suite, toutes les lois sur le recrutement comprirent un article concernant la situation des affectés spéciaux (1). Ces dispositions ont, évidemment, pour

---

(1) Loi du 15 janvier 1889, art. 51. Loi de 1905, art. 42. Loi du 31 mars 1928, art. 52.

conséquence directe d'abaisser le nombre des combattants. Ceci explique les caractères particuliers de l'affectation spéciale.

### **Caractères de l'affectation spéciale**

Elle n'est, d'abord, pas un droit qui permettrait à tel individu, même s'il remplissait toutes les conditions demandées, de s'y faire classer. Elle ne peut être accordée que si l'activité professionnelle de l'intéressé est indispensable à la vie économique du pays. Elle est essentiellement temporaire et devra cesser dès l'instant où l'affecté spécial ne sera plus jugé indispensable dans son emploi.

L'emploi des affectés spéciaux est d'ailleurs surveillé et contrôlé par une commission régionale agissant sous l'autorité du commandant de la région (1). La situation des affectés spéciaux est donc très précaire.

En application de ces principes, les conditions demandées à un agent de chemin de fer pour qu'il soit susceptible de bénéficier du classement dans l'affectation spéciale sont les suivantes : Il doit être titulaire de son emploi depuis deux ans au moins, et doit faire partie de la deuxième réserve s'il est du service armé, et de la deuxième ou première réserve s'il est du service auxiliaire. En cas d'absolue nécessité il peut être dérogé à ces dernières règles.

Les demandes de mise en affectation spéciale sont

---

(1) L'art. 6 du décret du 13 janvier 1926 indique la composition de cette commission.

établies par les directions régionales dont relèvent les intéressés (1). Elles doivent être adressées au général commandant la région militaire dont relève l'organe mobilisateur, c'est-à-dire le bureau central de recrutement de la Seine, pour les agents des grands réseaux.

Les décisions de classement dans l'application spéciale des agents de chemin de fer, sont prises, en principe, par les ministres de la Guerre, de la Marine ou de l'Air, suivant que les cheminots intéressés sont des réservistes des armées de terre, de mer ou de l'air. Elles sont ensuite notifiées à l'organe mobilisateur et aux compagnies de chemins de fer intéressés. L'article 6 de l'instruction ministérielle du 1<sup>er</sup> septembre 1938 indique les conditions dans lesquelles il peut être fait appel de ces décisions.

La situation des agents de chemin de fer classés dans l'affectation spéciale est alors la suivante : d'après le décret du 4 octobre 1930 (2) qui a fixé leur statut, ils sont en principe soumis, en temps de paix, à des périodes d'instruction, des réunions et des inspections. Ils y sont appelés par sections ou subdivisions de section et non par classe. L'instruction ministérielle du 8 décembre 1909 a spécifié que les périodes d'instruction ne devaient pas dépasser 21 jours par an. Ils sont convo-

---

(1) Par le directeur de la société exploitante, pour les chemins de fer secondaires.

(2) Le décret du 4 octobre 1930 n'a guère fait que reproduire l'art. 52 de la loi du 31 mars 1928 sur le recrutement de l'armée. Ses dispositions ont été étendues aux réservistes de l'armée de mer par le décret du 15 mars 1934.

qués par décrets rendus en conseil des ministres et le gouvernement doit en rendre compte aux Chambres.

Ces appels n'ont pas pour effet de faire quitter aux employés leur poste, ils sont en effet mobilisés sur place, à la disposition de l'autorité militaire. Militarisés dans leur emploi, les affectés spéciaux sont justiciables des tribunaux militaires et sont passibles des peines édictées par le code de justice militaire. En revanche, ils ne sont pas astreints à des périodes de réserve dans les corps militaires ordinaires.

Lorsque les affectés spéciaux ont été militarisés dans leur emploi ils reçoivent les indemnités et traitement de celui-ci, à l'exclusion de toute allocation motivée par leur situation militaire.

Dès que les conditions qui motivaient le classement d'un employé de chemin de fer dans l'affectation spéciale ont cessé d'exister (1), il peut en être rayé dans les mêmes formes que celles qui ont été suivies pour l'y classer.

Toutes ces règles sont également valables pour les cheminots embrigadés dans les sections spéciales, car seuls les affectés spéciaux peuvent en faire partie.

## 2° *Les sections de chemins de fer de campagne.*

Les sections de chemins de fer de campagne sont des corps spéciaux qui ont été créés par le décret du

---

(1) Contrairement à ce qui se passe pour les autres affectés spéciaux, lorsque la situation d'un agent de chemin de fer vient à changer, soit qu'il occupe une autre fonction, soit qu'il monte en grade... l'administration des chemins de fer n'a pas à en avvertir le bureau de recrutement mobilisateur,

5 février 1889, en application de la loi du 28 décembre 1888 sur le service militaire des chemins de fer. Ces sections spéciales sont destinées en cas de mobilisation à exploiter les voies ferrées de la zone des armées, sous l'autorité de la commission de réseau dont ils relèvent, concurremment avec les régiments de sapeurs des chemins de fer. Elles sont également chargées d'aider aux transports militaires dans la zone de l'intérieur. A ces sections actives de chemins de fer, l'instruction ministérielle du 16 juillet 1910 est venue ajouter des subdivisions territoriales complémentaires dans lesquelles elle a fait entrer l'immense majorité des cheminots soumis à des obligations militaires.

### **Le personnel subalterne**

Dès le temps de paix, le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer et des réseaux secondaires soumis à des obligations militaires (soit au titre du service armé, soit au titre du service auxiliaire, soit volontaire) qui a été classé dans l'affectation spéciale, peut être admis dans les sections actives des chemins de fer (1). Chaque région de chemins de fer devant comprendre au moins une section, il existe actuellement en France, 15 sections spéciales. Chacune est composée d'un effectif de 14.600 hommes. Il est à remarquer que d'après les dispositions de l'article 4 du décret du 26 septembre 1938, le ministre de la Guerre peut créer de nou-

---

(1) Conformément à l'Instruction ministérielle du 1<sup>er</sup> septembre 1938.

velles sections même pour les besoins momentanés du temps de paix.

Une section comporte un service central, les trois services du mouvement, de la voie et de la traction, ainsi qu'un dépôt central commun à ces trois services. Elle peut également comprendre un certain nombre de subdivisions fixé par le ministre de la Guerre et qui peut varier suivant les ressources en personnel fournies par les réseaux. Cependant, il n'existera qu'un seul dépôt central pour plusieurs sections si elles sont constituées par le personnel d'une même région ferroviaire.

Les effectifs de tous ces services sont fixés par le ministre de la Défense nationale et de la Guerre.

En temps normal, les agents composant ces sections sont soumis à des périodes d'instruction et à des inspections. Ils peuvent être appelés, soit globalement, soit par échelons successifs, sur l'ordre du ministre de la Guerre, à répondre à des appels qui, conformément à l'article 27 de la loi du 28 décembre 1888, ne peuvent dépasser une durée de 21 jours par an. Il doit en être rendu compte aux Chambres. En cas de mobilisation, ils doivent revêtir un uniforme s'ils travaillent dans la zone des armées. Ils jouissent alors des droits des belligérants. Les appels ont lieu par sections, subdivisions de sections et non par classes (instruction ministérielle du 8 décembre 1909). Lorsqu'ils sont faits en temps de paix ils n'ont pas pour résultat de faire quitter aux employés leur poste, mais simplement de les mobiliser sur place. De même, en cas de guerre, la plupart d'entre eux reste à la disposition du réseau. Celui-ci les affecte à leur em-

ploi en attendant de les mobiliser effectivement, quand le besoin s'en présentera.

Les dépenses entraînées par ces convocations ne sont à la charge de l'autorité militaire que lorsque le personnel des sections actives de chemin de fer n'est pas maintenu dans son emploi. Lorsqu'il est mobilisé sur place, il reçoit, par les soins et à la charge du réseau auquel il appartient, le traitement auquel il a droit en temps normal, à l'exclusion de toute allocation militaire. Il est cependant soumis, dans ce dernier cas, à toutes les obligations du service militaire. C'est à ce genre d'appel que durent répondre les agents des sections de chemins de fer de campagne, lors de la grève d'octobre 1910. Un certain nombre d'entre eux fut également l'objet d'un ordre d'appel au moment des grèves de février et de mai 1920, et lors de la tentative de grève du 3 novembre dernier.

Chaque section doit toujours être prête à répondre de la façon la plus complète aux appels du ministre de la Défense nationale (1), sinon le personnel de ces sections est susceptible d'encourir les peines édictées par le code de justice militaire. Il est d'ailleurs justiciable des tribunaux militaires, conformément à l'article 163 du code de justice militaire, et de l'article 52 de la loi du 31 mars 1928, sur le recrutement de l'armée, dès qu'il a été appelé pour une période d'instruction ou dès le décret de réquisition.

---

(1) A cet effet, le contrôle des sections est constamment tenu à jour. Un état des mutations survenues est adressé tous les 6 mois au ministre de la Guerre.

Il existe, enfin, des sections territoriales de chemins de fer de campagne. Elles ont été créées en vue de soutenir et de compléter les sections actives en cas de besoin. En cas de guerre elles sont chargées d'assurer l'exploitation du réseau de l'intérieur et, à cet effet, les agents qui les composent sont mobilisés sur place. Ils sont envoyés dans la zone des armées, au fur et à mesure des besoins.

En temps de paix ils doivent, comme les agents des sections actives, être soumis à des ordres d'appel pour des périodes d'instruction sans quitter leur emploi. Le décret du 16 septembre 1910 ayant fait entrer la majorité des cheminots dans les sections territoriales complémentaires déjà existantes à l'heure actuelle, la plupart des agents ayant plus de deux ans de réseau, en font partie. Ils ont les mêmes droits et obligations que les membres des sections actives, puisqu'ils sont appelés à les remplacer éventuellement. En cas d'appel, ils ne revêtent pas un uniforme, sauf s'ils sont dans la zone des armées mais, en service, ils doivent porter un brassard dont la couleur varie suivant l'emploi qu'ils occupent. Ils font partie intégrante de l'armée dès le jour de leur appel à l'activité, conformément à l'article premier du décret du 26 septembre 1938 sur le service militaire des chemins de fer.

Le nombre de ces sections territoriales complémentaires, ainsi que leur effectif est fixé par le ministre de la Guerre suivant les ressources en personnel du réseau qui assure le recrutement de la section et dans

les conditions fixées au tableau A annexé au décret du 26 septembre 1938.

### Les cadres

Le personnel des sections actives et des sections territoriales complémentaires des chemins de fer de campagne est encadré par des agents supérieurs dont le recrutement, le statut et la radiation des contrôles obéissent aux mêmes règles générales que les agents subalternes. Ils sont nommés ou promus par arrêté du ministre de la Guerre. Ils sont recrutés parmi les agents supérieurs et ont le rang d'officier (1). Le ministre de la Guerre détermine les grades à attribuer aux agents dans les sections, suivant le rang qu'ils occupent au réseau. Cette hiérarchie n'a, d'ailleurs, pas de rapport avec la hiérarchie militaire. Ces assimilés spéciaux n'ont, en effet, sous leurs ordres, que le personnel des sections de chemins de fer ou les militaires mis à leur disposition pour l'exécution du service à l'exclusion des militaires des autres armes. (Article 55 de la loi du 8 janvier 1925.)

Chaque section comprend, à sa tête, un ingénieur en chef commandant de section, qui possède les fonctions et les attributions de chef de corps. Il est lui-même subordonné, soit à la commission des chemins de fer de campagne, soit à la commission régionale, soit à la com-

---

(1) Un chef de service a par exemple le grade de commandant, conformément au tableau A annexé au décret du 26 septembre 1938 qui donne les grades correspondants à chaque emploi.

mission de réseau sur le territoire de laquelle opère sa section. (Article 3, *in fine* du décret du 20 septembre 1938.)

La section est enfin administrée par un conseil responsable (1) qui, en période normale, doit se réunir tous les trois mois.

### 3° *Les régiments des chemins de fer.*

La loi du 13 mars 1875 avait déjà prévu dans son article 6 que chaque régiment du génie devrait comprendre une compagnie d'ouvriers de chemins de fer. Actuellement, les agents de chemin de fer qui n'ont pas encore satisfait aux lois sur le recrutement, peuvent être affectés, lorsqu'ils sont appelés sous les drapeaux, dans un des deux régiments de génie des chemins de fer. L'un est en garnison à Versailles, l'autre à Toul. Leur affectation est faite nominativement par le ministre de la Guerre. Ils reçoivent une solde payée par les chemins de fer.

Leur rôle est de construire, reconstruire ou détruire les voies ferrées de la zone des armées au delà même des stations de transition. A cet effet, ils s'entraînent en temps de paix, sur la ligne de Chartres à Orléans.

Les réservistes de ces régiments du chemin de fer, sont soumis à des périodes d'instruction et à des appels, de la même façon que ceux des autres régiments.

---

(1) Il comprend le commandant de la section, un chef du mouvement, de la voie, de la traction et de la comptabilité. Le chef de la comptabilité est en même temps secrétaire de ce conseil.

*4° Personnel soumis à des obligations militaires dans les termes du droit commun.*

Il existe, enfin, des agents soumis aux obligations militaires par les lois sur le recrutement et qui ne sont pas classés dans l'affectation spéciale. Nous avons vu, en effet, que les affectés spéciaux doivent avoir été dans leur emploi depuis un certain temps, au minimum deux ans, être classés dans la réserve et être indispensables au réseau. Or, un certain nombre de jeunes cheminots ne réunissent pas ces trois conditions. Il en résulte qu'en cas de guerre ils rejoindraient leur corps d'origine et, en temps de paix ils peuvent être appelés à accomplir des périodes d'exercices dans leur arme. En pratique toutefois ils sont dispensés de ces périodes, mais dans les cas prévus par l'article premier de la loi du 3 juillet 1877, modifiée par la loi du 21 janvier 1935, ils peuvent être mobilisés ou réquisitionnés sur place dans les mêmes conditions que leurs camarades non soumis à des obligations militaires.

**B. -- Situation du personnel non soumis  
à des obligations militaires**

Le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer qui pour une raison quelconque (âge, sexe, etc...) n'est pas soumis à des obligations militaires peut faire cependant l'objet d'une réquisition. Ce principe avait déjà été reconnu pendant la dernière guerre au cours de laquelle il avait été admis que les dispositions des

lois du 3 juillet 1877 sur le droit de réquisition et celle du 28 décembre 1888 sur l'organisation militaire des chemins de fer, étaient applicables aux agents des réseaux déliés de toute obligation militaire (1). Ce même principe fut posé dans l'article 2 de la loi du 31 mars 1928 sur le recrutement de l'armée où nous lisons que tout Français de sexe masculin qui ne se trouve pas dans un cas d'incapacité physique absolue, peut faire l'objet d'une réquisition individuelle à titre civil, pour être employé en temps de guerre aux services administratifs et économiques.

Il fut repris par la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation de la nation en temps de guerre et par le règlement d'administration publique du 28 novembre 1938, pour l'application de cette loi. La situation du personnel des chemins de fer non soumis à des obligations militaires est fixée maintenant par les articles 10 et suivants de ce règlement. Il en est de même pour le personnel des sections spéciales des chemins de fer de campagne, lorsqu'il n'est pas effectivement mobilisé.

Il en résulte que le personnel dont il s'agit est tenu de rester à son poste ou de le rejoindre dès la publication du décret de mobilisation et ceci sans ordre spécial. L'autorité compétente peut même lui assigner un emploi différent de celui qu'il occupe habituellement. Il est astreint aux mêmes obligations, en temps de paix, dès la parution d'un décret de réquisition. Ces dispositions s'appliquent également au personnel tempo-

---

(1) Réponse à une question écrite. *J. O.*, 18 décembre 1917.

raire (1), et même, le cas échéant, au personnel retraité sous réserve de remplir les conditions d'aptitudes physiques et intellectuelles exigées par l'article 14 *in fine* de la loi du 11 juillet 1938, et dans des conditions fixées par l'administration des chemins de fer. Différentes mesures ont été prises en vue de faciliter la convocation des cheminots retraités. Ils doivent, en outre, notifier au réseau leurs changements d'adresse et sont tenus de répondre à toutes les demandes de renseignements qui peuvent leur être adressées. Ils peuvent même recevoir en temps normal des directives auxquelles ils seraient appelés à se conformer pendant des périodes troublées.

Tout ce personnel doit se soumettre à l'ordre de réquisition le jour où il lui est notifié. Cette notification est faite par le ministre de la Guerre au directeur de la Société Nationale des Chemins de Fer. Elle est portée à la connaissance des intéressés par tout moyen de publicité approprié (2), c'est-à-dire par voie d'affiches, de circulaires ou de convocations individuelles.

Ces dernières concernent plus spécialement le personnel retraité; elles indiquent la nature de l'emploi à tenir, la durée approximative de la réquisition, les délais dont le requis pourra bénéficier pour rejoindre son poste, ainsi que les sanctions qu'il pourrait encourir s'il ne se conformait pas à cette convocation. L'ordre de réquisition peut même obliger l'agent qui en a fait l'objet,

---

(1) Art. 13 du Règlement d'administration publique du 28 novembre 1938 et art. 1<sup>er</sup> de la loi du 21 mars 1935 combinés.

(2) Art. 15 du Règlement d'administration publique du 28 novembre 1938.

à résider près du lieu du travail qu'il aura à remplir. Dans ce cas, les dépenses de nourriture et de logement imposées au personnel au cours du transport, aux termes de l'article 23 du règlement d'administration publique qui nous occupe lui seront remboursés par la S.N.C.F., suivant le taux habituellement employé dans ce service.

L'article 20 fixe la rémunération des personnes réquises. Conformément à cet article, la réquisition des personnes ne doit donner lieu à aucun profit pour celles-ci. Elles reçoivent simplement un traitement ou salaire, qui ne peut être majoré que par des primes de rendement dont le montant est déterminé par des règles fixées dans l'article 15 de la loi du 11 juillet 1938. Le paiement de ce traitement sera effectué par les soins de la S.N.C.F., suivant les modalités habituelles de règle dans cette administration.

Les sanctions prévues pour le personnel non soumis à des obligations militaires, pour le cas où il ne se soumettrait pas à l'ordre de réquisition qui lui est adressé, font l'objet de l'article 31 de la loi du 11 juillet 1938.

Cet article dispose que si le personnel requis n'a pas rejoint son poste afin de se soustraire aux obligations de sa fonction, il est passible d'une peine d'emprisonnement de 6 jours à 5 ans.

## SECTION II

### **Situation du personnel des chemins de fer après l'ordre de réquisition**

Nous avons vu que d'après l'article 52 de la loi du 31 mars 1928 sur le recrutement les affectés spéciaux,

quoique mobilisés sur place, font partie de l'armée. Les agents grévistes que les pouvoirs publics n'auraient pu atteindre qu'imparfaitement par des sanctions civiles avant leur ordre d'appel, sont désormais susceptibles de punitions militaires beaucoup plus rapides et beaucoup plus rigoureuses. C'est ainsi que les agents de chemins de fer qui, avant l'ordre de réquisition, ne pouvaient subir de punition plus grave que la révocation au cas où ils ne retourneraient pas à leur travail dans les délais donnés par les réseaux sont déclarés insoumis s'ils ne rejoignent pas leur poste dans les délais prévus par l'ordre d'appel.

La situation de l'agent insoumis est alors la suivante : s'il n'a pas répondu immédiatement à sa convocation sans excuse légitime, mais qu'il se trouve cependant à son poste avant l'expiration des délais d'insoumission, soit volontairement, soit qu'il y ait été amené par la gendarmerie, il est signalé par le commandant de section au commandant du bureau spécial de recrutement de Paris. Il lui est, en outre, infligé une peine disciplinaire de prison, qu'il subit immédiatement. Cette peine de prison est de huit jours au maximum pour les hommes appartenant aux classes de la réserve et de quatre jours pour ceux qui appartiennent aux classes territoriales. Dans le cas où l'agent qui a fait l'objet d'une peine de prison n'a pas été révoqué par le réseau, il doit achever sa période d'instruction une fois sa peine subie.

Si l'agent gréviste se présente à son poste, après avoir dépassé les délais d'insoumission, il sera maintenu en service pour la durée de la réquisition, même au

cas où il serait révoqué. Il fera, en outre, l'objet d'une plainte en insoumission. Ajoutons que l'article 193 du code de justice militaire punit le délit d'insoumission en temps de paix d'un emprisonnement de un mois à un an.

Par contre, le cheminot qui s'est présenté à son travail dans les délais légaux est considéré comme ayant rejoint et inscrit immédiatement sur la liste d'immatriculation.

Lorsqu'un agent des chemins de fer a satisfait à l'ordre d'appel, mais qu'il quitte par la suite son travail, ce fait est considéré comme un abandon de poste et peut être puni, conformément à l'art. 229 du Code de justice militaire, de deux à six mois de prison. La loi du 15 juillet 1845 avait prévu dans son article 20 le cas de l'abandon de poste des mécaniciens, des chauffeurs et des serre-freins. Dans leurs règlements généraux d'exploitation, les compagnies avaient interdit à leurs ouvriers et employés d'abandonner leur poste, sous peine de sanctions disciplinaires; mais la définition de l'abandon de poste n'avait pas été donnée.

Certains auteurs (1) ont défini le mot « poste » comme étant l'endroit où le militaire ou assimilé doit être présent pour l'accomplissement de son devoir. D'après la jurisprudence il n'est pas nécessaire pour qu'il y ait abandon de poste que celui qui s'en rend coupable soit chargé d'une mission déterminée. Il suffit qu'il soit préposé à l'exécutoire d'un ordre ou d'une mission

---

(1) AUGIER et L. POITTEVIN : *Traité de Droit pénal et de Procédure criminelle militaire*, p. 269. Paris, L. Larose, 1905 (tome II.).

déterminée et que son absence ne soit ni autorisée, ni justifiée (1).

Si le cheminot est en état d'absence constatée depuis plus de six jours, sans autorisation, il est considéré comme déserteur et encourt alors, conformément à l'art. 194 du Code de justice militaire, un emprisonnement de six mois à trois ans, peine qui peut être élevée à cinq ans de prison si la désertion a été faite en réunion (art. 197 du Code de justice militaire).

Lorsque l'agent mobilisé n'exécute pas les ordres de ses chefs, ce fait constitue un refus d'obéissance, puni par l'art. 205 du Code de justice militaire de un à deux ans de prison. Cette peine est élevée à un emprisonnement de deux à cinq ans quand le refus d'obéissance a été l'œuvre de plus de quatre agents.

Les cheminots réquisitionnés auxquels une consigne a été donnée peuvent, s'ils viennent à la violer, être condamnés à une peine qui varie entre deux mois et deux ans de prison.

En outre, conformément à l'art. 193 du décret du 28 mai 1910 sur le service intérieur, les agents secondaires qui auraient été punis de consigne ou de salle de police doivent continuer à assurer leur service. Il en est de même pour les punis de prison, si le besoin s'en fait sentir, ou en cas d'insuffisance du personnel. En dehors de leurs heures de travail, ils sont enfermés dans un local de la gare à laquelle ils appartiennent.

Dans tous les cas où les agents secondaires sont punis

---

(1) Arrêt de la Cour de cassation du 23 septembre 1920. S. 1921-1-225.

de prison pour fautes contre la discipline, les agents supérieurs subissent les arrêts de rigueur. Il doit en être rendu compte au ministre de la Guerre, c'est-à-dire, pratiquement, au 4<sup>e</sup> Bureau de l'état-major de l'armée. C'est lui qui indiquera les conditions dans lesquelles l'agent puni d'arrêts de rigueur devra subir sa peine.

Les peines qui sont infligées pour des manquements à la discipline peu importants sont données directement par les supérieurs hiérarchiques; mais celles prévues pour des fautes graves, telles que refus d'obéissance, insoumission, abandon de poste, doivent être infligées par des tribunaux militaires (1).

Dans un autre ordre d'idées, en ce qui concerne le sabotage, les cheminots qui auraient tenté de détruire les voies ferrées ou les bâtiments du chemin de fer sont punis des travaux forcés à temps. Ils peuvent même être punis de mort s'ils les ont détruits volontairement, alors que l'art. 16 de la loi du 15 juillet 1845 ne punit que de la réclusion ceux qui ont détruit des bâtiments du chemin de fer.

Enfin, et ceci concerne plus spécialement les agents des sections actives et ceux des sections territoriales qui revêtent un uniforme : le fait de se trouver en tenue militaire dans un groupe tumultueux et d'y demeurer malgré les injonctions de l'autorité peut être sanctionné par une peine d'un mois à six mois de prison.

Il est à noter que toutes ces peines sont aggravées si

---

(1) Conformément à l'art. 52 de la loi du 31 mars 1928.

les fautes commises l'ont été soit en présence de rebelles, soit par des agents supérieurs.

Ajoutons, enfin, qu'en plus de ces pénalités militaires applicables aux agents réquisitionnés, ceux-ci sont encore passibles des peines édictées pour sabotage, provocation au sabotage et entraves à la liberté du travail, dans les conditions étudiées plus haut.

## CHAPITRE IV

**LA REQUISITION DU MATERIEL DE LA S.N.C.F.**

La réquisition du matériel des chemins de fer a pour but de mettre à la disposition du ministre de la Guerre tous les objets, locaux, matériel roulant, et, d'une façon générale, tout ce qui est nécessaire au bon fonctionnement du service, afin d'être utilisé par le personnel réquisitionné.

Cette question prête à moins de développements que la réquisition du personnel des grands réseaux, car lorsque le gouvernement réquisitionne les chemins de fer à la suite d'une grève, le décret de réquisition vise avant tout les agents des chemins de fer et a surtout pour but de les obliger à rester à leur poste.

Aussi bien, nous l'avons vu, les conditions dans lesquelles s'exerce le droit de réquisition (circonstances exceptionnellement graves, nécessité d'un texte formel, durée de la réquisition, etc.) sont applicables également au matériel et au personnel des réseaux, et nous les avons étudiées plus haut.

Il ne nous reste donc qu'à envisager quel est le matériel pouvant faire l'objet d'un décret de réquisition.

C'est d'abord celui de la S.N.C.F. Bâtiments, voies ferrées, gares et dépendances, lignes télégraphiques, locomotives, voitures et wagons doivent être mis à la disposition de l'autorité requérante, en application du

titre VI, art. 29 et s., de la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires.

Mais le matériel de la S.N.C.F. n'est pas le seul à être employé sur les voies ferrées. L'industrie privée possède également des voitures et wagons (wagons frigorifiques, wagons-citernes). De plus, les voitures de la S.N.C.F. peuvent être louées par des particuliers. La réquisition a-t-elle prise sur eux ? On peut répondre affirmativement depuis la circulaire ministérielle du 11 novembre 1915. Celle-ci déclare, en effet : « Dans le silence de la loi, j'ai décidé que, par analogie, la réquisition des véhicules et tous accessoires de transport, appartenant à des particuliers ou à des sociétés autres que les compagnies de chemins de fer, et qui se trouvent sur les réseaux des compagnies, sera exercée et réglée dans les mêmes conditions que celles des marchandises en cours de transport, c'est-à-dire d'après les prescriptions du titre XIII de la loi du 3 juillet 1877, modifiée en 1911, et du décret du 2 août 1877, modifié en 1914 (1). »

La loi du 23 juillet 1911 et le décret du 2 août 1914, auxquels le ministre fait allusion dans sa circulaire, sont venus compléter les textes de 1877 sur les réquisitions.

L'art. 58 de la loi de juillet 1911 a établi le principe général d'après lequel les établissements industriels peuvent être réquisitionnés dans les cas prévus par l'article premier de la loi de 1877 et être tenus d'effectuer des

---

(1) Rapporté par L. ROQUES : *Les réquisitions, généralités*. Paris. Charles Béranger, 1920.

productions et des réparations nécessaires aux besoins de l'armée. (1)

L'art. 59 de la loi de 1911 en question a un caractère plus spécial. Il intéresse uniquement les transports par chemins de fer. D'après cet article, en cas de mobilisation totale ou partielle de l'armée, les marchandises en cours de transport par voie ferrée peuvent être réquisitionnées directement. Conformément à l'art. 135 du décret du 2 août 1914, cette réquisition est notifiée au chef de gare. Ce même article déclare, en outre, que l'on doit considérer comme « marchandises en cours de transport » celles qui sont en possession du chemin de fer, entre le moment où elles lui ont été remises dans les formes régulières par l'expéditeur et celui où le destinataire en prend régulièrement livraison.

Il peut sembler, à première vue, injuste que la réquisition du matériel des chemins de fer puisse entraîner celle de wagons, objets et marchandises qui n'appartiennent aucunement aux réseaux.

On pourrait soutenir que la réquisition étant une mesure d'exception doit être, suivant les principes généraux du droit, d'interprétation restrictive, et qu'en application de cette idée, la réquisition des chemins de fer ne devrait uniquement s'exercer que sur le matériel de la

---

(2) En cas d'insuffisance de production, l'autorité militaire a même la faculté d'assurer, sur nouvelle réquisition, l'exploitation de l'établissement par ses propres moyens.

S.N.C.F., à l'exclusion de celui appartenant à des particuliers ou à des entreprises privées.

Nous n'avons trouvé aucune décision de jurisprudence sur la question; et, d'autre part, les débats parlementaires qui ont précédé le vote de la loi du 27 février 1920 sur la réquisition des moyens de transports ne peuvent pas nous fournir d'éclaircissements, car ils sont absolument muets sur ce sujet (1). Par contre, dans l'exposé des motifs de la loi du 23 juillet 1911, qui autorise dans certains cas la réquisition des marchandises en cours de transport, les auteurs de la loi déclarent que leur but a été d'éviter de soustraire à la réquisition les marchandises confiées aux chemins de fer pour ne pas créer de privilèges en faveur des expéditeurs.

Un des principes gouvernant le droit de réquisition veut, en effet, que celui-ci s'exerce dans un esprit d'égalité entre les citoyens, afin de ne pas favoriser certains d'entre eux aux dépens des autres.

De plus, ajoute le législateur de 1911, la réquisition des marchandises en cours de transport a un grand avantage d'ordre pratique : celui de faciliter la prise de possession immédiate des denrées nécessaires aux besoins de l'armée, c'est-à-dire de la défense nationale.

Or, le droit de réquisition est, nous l'avons vu, le droit de la nécessité. Il a été donné aux pouvoirs publics afin de leur permettre d'agir librement et rapidement dans

---

(1) Cf. *Journal officiel*. Débats parlementaires, Chambre des Députés, février 1920.

des circonstances exceptionnellement graves. La réquisition des marchandises en cours de transport par chemins de fer, ainsi que celle des wagons-réservoirs ou autres appartenant à des particuliers, répond à ce besoin de rapidité.

Les raisons données par les auteurs de la loi du 23 juillet 1911 pour autoriser la réquisition des marchandises en cours de transport par voie ferrée sont donc parfaitement conformes aux principes généraux qui régissent le droit de réquisition.

Elles sont valables par analogie à la réquisition des voitures et wagons appartenant à des entreprises privées.

En outre, conformément à l'art. 30 de la loi du 3 juillet 1877, l'autorité requérante peut se faire livrer par les réseaux du « combustible, des matières grasses et autres objets ».

En cas de réquisition de ces dernières matières, l'art. 64 du décret du 2 août 1877 prévoit que leur fourniture doit donner lieu à une indemnité, qui se compose :

- 1° Du prix d'achat de ces matières;
- 2° Des frais de transport sur des voies étrangères à la compagnie qui les a fournies;
- 3° Des frais de transport sur le réseau exploité par ladite compagnie.

Pour tous les autres cas (emploi des machines, voitures et wagons), l'art. 62 du même décret prévoit une indemnité de location.

En outre, le matériel doit être préalablement inventorié, « l'estimation portée à l'inventaire devant servir de

base à l'indemnité à allouer en cas de perte, de destruction ou d'avaries ».

Nous étudierons plus loin quel est le problème soulevé par la question de l'indemnité de réquisition.

---

## DEUXIEME PARTIE

---

### **PROBLEMES D'ORDRE JURIDIQUE POSES PAR LA REQUISITION DES CHEMINS DE FER EN CAS DE GREVE**

---

#### CHAPITRE PREMIER

##### **LA REQUISITION NE MET-ELLE PAS OBSTACLE AUX DROITS SYNDICAUX DU PERSONNEL ?**

La réquisition des chemins de fer, qui a été exercée au cours des grèves ou tentatives de grèves en 1910, 1920 et 1938, a soulevé de nombreuses protestations de la part de certains partis extrémistes, sous prétexte qu'elle était incompatible avec la liberté syndicale et le droit de grève des cheminots. Ils ont, en outre, reproché au gouvernement d'avoir opéré un détournement de la loi en utilisant la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, ainsi que les textes concernant le service militaire des chemins de fer à des fins civiles.

La grève du personnel d'un service public n'est tou-

jours pas prohibée; d'autre part, il n'existe encore pas de disposition d'ensemble sur la réquisition des chemins de fer en cas de cessation concertée du travail. Nous étudierons donc si la réquisition n'est pas incompatible avec les droits syndicaux des cheminots. Nous étudierons ensuite la question de savoir si elle ne constitue pas un détournement de la loi.

Les faits nous montrent que les cheminots ont eu de bonne heure une tendance à s'unir, en vue de défendre leurs intérêts communs. Le premier groupement fut l' « Association Fraternelle des Mécaniciens », qui eut pour but de protester contre l'emploi presque exclusif des mécaniciens anglais. Cette tendance s'affirma de plus en plus après la loi du 25 mai 1864, qui abolissait le délit de coalition. Des sociétés de secours mutuels se formèrent et adressèrent des pétitions, sans résultat, aux compagnies. D'autres associations tentèrent de se former, sans succès d'ailleurs, car les compagnies ne leur furent pas favorables, et elles furent bientôt dissoutes par le préfet de police.

Après la loi du 21 mars 1884, de véritables syndicats se formèrent en très grand nombre. Les principaux furent la « Fédération Générale des Mécaniciens et des Chauffeurs », qui, primitivement, ne comprenait que du personnel appartenant à l'industrie privée. Le 3 août 1890 fut fondé le « Syndicat National des Travailleurs des Chemins de Fer ». Ce fut l'un des groupements les plus importants, mais aussi le plus turbulent. Il fut, nous l'avons vu, l'instigateur des grèves de 1891, 1898 et 1910. Toute autre, au contraire, fut l' « Union Syndicale

des Ouvriers et Employés des Chemins de Fer Français », qui fut toujours hostile à la coalition du personnel.

Les deux principaux syndicats qui existent actuellement sont : le « Syndicat des Cadres des Chemins de Fer » et la « Tribune des Cheminots ». Ces deux syndicats, le premier depuis 1937, sont maintenant affiliés à la C.G.T.

Donc, en fait, il existe de nombreux syndicats d'employés et d'ouvriers des chemins de fer, mais leur validité a été, en droit, souvent contestée. Cela tient, en grande partie, à la situation particulière des cheminots. Ils ne sont pas des fonctionnaires et cependant ils ne peuvent être considérés comme des employés de l'industrie privée. En général, comme ils appartiennent à un service public, ils sont assimilés à des fonctionnaires.

En outre, devant l'insuffisance des textes, les auteurs ont dû épiloguer sur l'art. 3 de la loi de 1884, d'après lequel les syndicats ont exclusivement pour objet : « l'étude et la défense des intérêts économiques, industriels, commerciaux et agricoles ». Pour appuyer leurs différentes opinions, ils ont invoqué plusieurs arrêts, particulièrement ceux du Conseil d'Etat du 7 août 1909 (1) et du 13 janvier 1922 (2), ainsi que celui de la Cour d'Appel du 27 octobre 1910 (3).

---

(1) S. 1909-3-45.

(2) D. 1923-3-33.

(3) D. 1911-2-329.

### Opinion des auteurs

Certains ont montré beaucoup de rigorisme vis-à-vis des fonctionnaires et assimilés. M. BERTHÉLEMY (1) considère le syndicalisme comme un « grand danger social » et ne l'admet que dans les professions privées, « en excluant de ces dernières l'exploitation des monopoles concédés, qui sont de véritables services publics » Il est même hostile aux associations de fonctionnaires et s'étonne que le Conseil d'Etat en ait admis le caractère licite (2), car, pour lui, les termes de syndicat et d'association ne sont que les appellations différentes d'une même institution.

M. HAURIOU (3) n'est pas, lui non plus, partisan des syndicats de fonctionnaires et d'employés de services publics. Pour lui, la grève engendre la lutte des classes; et la tolérer serait laisser réapparaître le droit de « guerre privée ». Il considère que la loi de 1884 n'a eu en vue que de poser des règles concernant exclusivement les représentants d'intérêts particuliers, libres de discuter ensemble. Il est favorable aux associations qui ne sont pas, comme les syndicats, « une institution de lutte impliquant une attitude d'hostilité envers la hiérarchie », puisque la loi de 1884 admet comme base fondamentale

---

(1) BERTHELEMY : *Traité élémentaire du Droit Public*, 12<sup>e</sup> éd. Paris. Rousseau 1932.

(2) Arrêt du Conseil d'Etat du 11 décembre 1908. D. 1909-3-50.

(3) HAURIOU : *Traité de Droit administratif*, 3<sup>e</sup> éd., Paris. Siriey, 1933.

les oppositions de syndicats de patrons et d'ouvriers et non les syndicats mixtes.

M. Yves GUYOT, ancien ministre des Travaux publics, qui déposa en 1892 un projet de loi tendant à interdire la grève aux cheminots, refuse le droit syndical et à plus forte raison le droit de grève aux employés de chemins de fer (1). En effet, dit-il, aucun texte ne déclare que les fonctionnaires et assimilés mécontents « ont le droit d'interrompre le service public dont ils sont chargés ». Il pense que le contrat des employés de chemins de fer a un caractère de permanence comme l'Etat, ce caractère étant exclusif au droit de grève, car rien ne doit interrompre la continuité du service public. C'est d'ailleurs le principal argument des adversaires des libertés syndicales des agents de chemins de fer. Ils font, en outre, remarquer que si, dans l'industrie privée, la grève peut avoir pour contre-partie le lock-out, ceci n'existe pas dans les services publics.

M. Louis ROLLAND reconnaît qu'en principe la cessation concertée du travail dans un service public n'est pas prohibée par les lois et ne tombe pas sous le coup des art. 123 et s. du Code pénal. Mais, ajoute-t-il, la fonction publique est construite en France sur une base de hiérarchie et de discipline, et tout ce qui tend à détruire cette base est à l'heure actuelle interdit. L'intérêt public justifie le refus du droit de grève aux agents d'un service public, car « la grève des ouvriers des chemins de fer

---

(1) Y. GUYOT : *Les chemins de fer et la grève*. Paris. F. Alcan, 1911.

(2) *Revue du Droit public*, 1909.

ou des lignes télégraphiques est aussi gênante que celle des fonctionnaires proprement dits ».

De même, M. JÈZE, dans un article paru dans la *Revue du droit public*, de 1938 (1), déclare que le droit public français repose actuellement sur la notion de service public; que celui-ci doit être continu et qu'en conséquence ceux qui veulent empêcher cette continuité doivent être punis. C'est pourquoi la grève est un acte illicite, même si elle ne peut pas être réprimée pénalement. Les agents des services publics, quelque soit leur dénomination, ne peuvent rien faire qui compromette le fonctionnement régulier et continu du service public. Celui-ci est considéré comme compromis dès qu'il y a cessation concertée du travail, ou si, les locaux étant occupés, le service est plus ou mal assuré. Enfin, même un acte isolé peut justifier une sanction, s'il est suffisamment prolongé.

Par contre, dans une note insérée au bas de l'arrêt du 27 octobre 1910, M. CAPITANT remarque que rien dans la loi du 21 mars 1884, ou dans les travaux préparatoires de cette loi, n'interdit aux employés des services publics de se syndiquer, et il ajoute : « Ni dans les rapports, ni dans les délibérations des Chambres, il n'a été dit un mot permettant de présumer quelle était l'opinion du législateur ». Plus loin, il répond à ceux qui prétendaient que l'art. 3 de la loi de 1884 en écartant les agents de l'Etat, sous prétexte qu'ils n'ont pas d'intérêts agricoles, commerciaux ou industriels, que cet article vise les « inté-

---

(1) *Revue du Droit public*, 1938, p. 121.

rêts économiques des syndiqués et (que) cette épithète, à moins d'être une redondance, doit bien ajouter quelque chose aux mots « industriels, agricoles et commerciaux ». Il proclame que les ouvriers des services publics ont les mêmes droits que les autres, depuis le 22 mai 1894. A cette date, en effet, M. JAUNART, ministre des Travaux publics, voulut reconnaître aux agents des compagnies, mais non à ceux du réseau de l'Etat, le droit de se prévaloir de la loi de 1884. La Chambre n'admit d'ailleurs pas cette distinction et, dans son ordre du jour du 22 mai 1894, elle déclara que « la loi de 1884 s'appliquait aux ouvriers et employés des exploitations de l'Etat, aussi bien qu'à ceux des industries privées ». M. CAPITANT est également de cet avis. En outre, il n'admet pas non plus la distinction d'après laquelle les associations de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 seraient permises aux agents des services publics, alors qu'il leur serait interdit de se grouper sous la forme syndicale (1). Selon lui, en effet, le but poursuivi par ces groupements est le même.

Donc, en ce qui concerne les droits syndicaux des agents des services publics, les auteurs sont en désaccord. Les uns sont hostiles à la grève de ces agents et à leurs groupements; d'autres leur refusent le droit de grève, mais leur reconnaissent celui de se réunir sous la forme syndicale; les derniers, enfin, les assimilent aux ouvriers et employés de l'industrie privée et admettent, en conséquence, qu'ils ont le droit de coalition.

---

(1) Dans un arrêt du 11 décembre 1905, le Conseil d'Etat a reconnu la validité des associations de fonctionnaires.

La jurisprudence n'admet pas, pour les fonctionnaires en général, et pour les employés de chemins de fer en particulier, le droit de se syndiquer, ni le droit de grève.

Toutes ces divergences viennent de ce que les textes sont muets sur la question, et ce silence a été interprété différemment; les uns s'appuyant sur l'idée que ce qui n'est pas interdit est permis; les autres sur celle qu'un fait peut être illicite, même s'il n'est pas prohibé par la loi pénale.

Mais il est certain que l'intérêt public veut que les services publics fonctionnent sans à-coup.

Nous avons vu, en effet, quels étaient les dangers d'un arrêt du travail, même partiel, dans les chemins de fer. Il est donc nécessaire que les pouvoirs publics empêchent celui-ci par tous les moyens dont ils disposent, et, en particulier, par la réquisition. Mais, avant d'y recourir, il serait plus juridique d'interdire franchement, par un texte précis, toute cessation concertée du travail dans les services publics en général, et dans celui des chemins de fer en particulier. A l'heure actuelle, le législateur semble admettre de plus en plus les syndicats d'agents de services publics, tout en leur interdisant d'avoir recours à la grève.

## CHAPITRE II

**LA REQUISITION DE LA S.N.C.F.  
NE DETOURNE-T-ELLE PAS DE LEUR BUT LES TEXTES  
CONCERNANT LA REQUISITION MILITAIRE  
DES CHEMINS DE FER ?**

Lorsque les pouvoirs publics ont procédé à la réquisition de la S.N.C.F., à la suite de la tentative de grève générale du mois de novembre 1938, ils se sont appuyés sur la loi du 3 juillet 1877 et sur le décret du 6 juin 1936.

Or, la loi du 3 juillet 1877 concerne uniquement les réquisitions militaires en cas de guerre, mobilisation totale ou partielle ou rassemblement de troupes.

C'est dans ces cas, seulement, que, conformément à l'art. 29 de ladite loi, les chemins de fer sont tenus de mettre à la disposition du ministre de la Guerre « toutes les ressources en matériel et en personnel qu'il juge nécessaire pour assurer les transports militaires ».

Donc, les réquisitions prévues par la loi du 3 juillet 1877 ont été destinées, dans l'esprit de ses auteurs, à permettre le transport rapide des troupes, ou d'une façon plus générale à fournir tout ce qui est nécessaire aux armées en campagne ou en manœuvres.

D'autre part, l'article premier de la loi du 21 janvier 1935 (1) déclare que la loi du 3 juillet 1877 est complétée

---

(1) *Journal officiel*, 24 janvier 1935.

ainsi qu'il suit : « En dehors des cas ci-dessus prévus, lorsque les circonstances l'exigent, cette époque (celle de la réquisition) est déterminée par un décret, pris en Conseil des ministres sur la proposition du ministre de la Guerre. »

Or, rien dans les travaux préparatoires de la loi du 21 janvier 1935 ne permet de penser qu'au moment du vote de celle-ci, le législateur avait le dessein de l'utiliser pour briser ou prévenir les coalitions d'agents d'un service public concédé.

Il résulte, au contraire, de ces travaux que cette loi a été élaborée à une époque de tension internationale, due à l'imminence du plébiscite de la Sarre, dans le but de procéder à la réquisition des services et du matériel nécessaires aux besoins de l'armée, sans attendre que la mobilisation fut décrétée.

De plus en plus, en effet, les pouvoirs publics prennent dès le temps de paix des mesures destinées à assurer dans les meilleures conditions la mobilisation des armées, et l'utilisation en temps de guerre de toutes les ressources du pays (1).

Quant à l'article premier du décret du 6 juin 1936 (2), sur lequel s'appuie également le décret du 28 novembre 1938 sur la réquisition des services publics, il est ainsi rédigé :

« L'époque à laquelle commence l'obligation de four-

---

(1) Cf. les principes généraux contenus dans l'art. 1<sup>er</sup> de la loi du 11 juillet 1938, sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre.

(2) *Journal officiel* du 7 juin,

nir les prestations nécessaires pour suppléer à l'insuffisance des approvisionnements de l'armée est fixée au 6 juin 1936... »

Le décret du 6 juin 1936 n'a donc été établi qu'en vue de pourvoir au ravitaillement des armées et non pour assurer la permanence d'un service public.

En ce qui concerne maintenant la réquisition du personnel, nous avons vu qu'elle a lieu conformément aux textes en vigueur sur le service militaire des chemins de fer. Elle consiste, en effet, à militariser les cheminots dans leur emploi, afin de les rendre passibles des tribunaux militaires, au cas où ils viendraient à abandonner le travail.

Enfin, nous savons que les textes sur le service militaire des chemins de fer (1) soumettent le personnel de la S.N.C.F. à des inspections et à des périodes d'instruction.

Or, il est indiscutable que lorsque les agents des chemins de fer sont réquisitionnés à leur poste à la suite d'une grève, c'est moins dans le but de leur faire accomplir une période d'exercice que dans celui d'assurer la continuité du service.

Il peut alors sembler que lorsque les pouvoirs publics utilisent des dispositions d'ordre militaire, en cas de grève, c'est-à-dire à des fins civiles, les textes sur la réquisition et le service militaires des chemins de fer sont

---

(1) En particulier le décret du 26 septembre 1938, art. 5. *Journal officiel* du 4 octobre,

détournés de leur but. Cette opinion a déjà été soutenue en 1910 par le député BRIQUET dans la séance du 27 octobre, au cours de débats passionnés.

Mais il est certain que même si la réquisition a eu pour but d'empêcher les cheminots de quitter leur emploi, elle n'a pas été décrétée, afin de satisfaire à l'intérêt des réseaux, c'est-à-dire à un intérêt privé, mais pour assurer la continuité du service, c'est-à-dire dans un intérêt public.

M. Louis ROLLAND (1) note que le but du législateur, quand il a créé des périodes d'instruction militaire pour les agents des sections de chemins de fer de campagne, était d'assurer leur instruction militaire, mais aussi de rappeler aux agents que le service public auquel ils collaboraient était essentiel à la vie de la nation.

A notre sens il est certain que, dans la période troublée que nous traversons, le fait d'assurer la continuité d'un service public, tel que les chemins de fer, peut être considéré comme une mesure de défense nationale. Une grève des cheminots, en effet, porterait, comme nous avons essayé de le démontrer, un coup terrible à notre sécurité et à la paix.

Dans ces conditions, la réquisition de la S.N.C.F. en cas de grève peut être considérée comme une mesure militaire parfaitement conforme aux lois sur la réquisition et sur le service militaire des chemins de fer.

---

(1) *Revue du Droit public*, année 1910, p. 752 et suivantes.

## CHAPITRE III

**LA REQUISITION DES CHEMINS DE FER  
DONNE-T-ELLE LIEU A UNE INDEMNITE ?**

## SECTION I

**Principe général****1° *Opinion de la doctrine.***

Les réquisitions donnent droit, en général, à des indemnités.

Ce principe ne fut pas toujours admis par certains, sous prétexte qu'en obéissant à un ordre de réquisition les citoyens ne faisaient que remplir un devoir d'humanité, et qu'un devoir social n'engendre pas de créances. De plus, ajoutaient-ils, si la réquisition ouvrait un droit à indemnité, elle n'atteindrait plus son but, qui, d'après eux, était de procurer gratuitement à l'autorité requérante le matériel ou les services dont elle avait besoin. Mais l'intérêt de la réquisition est de mettre à la disposition du requérant tout ce qui lui est nécessaire, au moment voulu ou le plus rapidement possible, et non de le lui faire obtenir gratuitement. La preuve en est que les instructions ministérielles recommandent de n'utiliser les réquisitions qu'à titre subsidiaire, quand on

ne peut se procurer par voie d'achat les approvisionnements nécessaires (1).

D'autre part, l'indemnité de réquisition répond au principe de droit fiscal, d'après lequel « tous les citoyens doivent être égaux devant les charges ». Sans elle, la réquisition serait une confiscation. Enfin, l'indemnité est une garantie pour les individus contre les réquisitions arbitraires ou trop fréquentes.

Aussi, actuellement, la doctrine est-elle unanime à admettre que le droit à indemnité est la contre-partie du droit de réquisition.

## 2° *Opinion de la jurisprudence.*

La jurisprudence est également constante en ce sens depuis un arrêt de la Cour de Cassation du 27 janvier 1858 (affaire ANDRIEUX).

## 3° *Les textes.*

Enfin, ce principe est affirmé dans les textes eux-mêmes. En ce qui concerne les réquisitions militaires, l'art. 2 de la loi du 3 juillet 1877 décide qu'elles donnent droit à une indemnité représentative de la valeur des prestations (2). Quant aux réquisitions civiles, l'art. 6 de

---

(1) Arrêt de la Cour de Rennes du 6 juillet 1915. D. 1916-2-137.

(2) Sauf quand il s'agit des réquisitions prévues par l'art. 15 de la même loi (logement et cantonnement de militaires chez l'habitant).

la loi du 3 août 1917 indique les conditions dans lesquelles doivent être établies les indemnités auxquelles donneront lieu lesdites réquisitions.

## SECTION II

### **L'indemnité dans la réquisition militaire des chemins de fer**

#### *1° Les textes.*

Pour les réquisitions des chemins de fer par l'autorité militaire, l'art. 32 de la loi du 3 juillet 1877 déclare « qu'elles donnent lieu à des indemnités qui seront déterminées par un règlement d'administration publique ».

Ce règlement, en date du 2 août 1877, indique dans son art. 62 que « l'emploi des machines, voitures et wagons provenant des compagnies, dont la direction des chemins de fer de campagne peut avoir besoin, donne lieu à une indemnité de location, réglée conformément à un tarif, qui sera établi par un décret rendu en Conseil d'Etat. Ce matériel doit être préalablement inventorié; l'estimation figurant à l'inventaire devant servir de base à l'indemnité à allouer au cas où il viendrait à être détérioré, détruit ou perdu.

Lorsque l'Etat a procédé à la réquisition de combustibles, matières grasses, etc. appartenant aux réseaux, ainsi que le lui permet l'art. 30 de la loi du 3 juillet 1877, l'indemnité à verser devra se composer, conformément à l'art. 64 du décret du 2 août 1877, du prix d'achat de

ces matières et du prix de transport de ces objets sur les réseaux étrangers à celui qui les a fournis et sur celui-ci.

D'autre part, l'art. 59 du décret du 2 août 1914 décide que la réquisition totale donne aux autorités compétentes, pour les besoins de l'armée, les dépendances des gares et de la voie et les fils télégraphiques des compagnies, sans que cet emploi puisse donner lieu à des indemnités nouvelles.

Enfin, d'après les art. 59 et 61 du même décret, les prix des transports militaires sur les réseaux réquisitionnés en totalité doivent être payés conformément aux stipulations du cahier des charges. Dans le cas où il n'existerait aucune stipulation à ce sujet, le prix à verser est fixé à la moitié du tarif normal si le transport est effectué en deça de la base d'opérations; si le transport a lieu au delà de la base d'opérations, il ne sera dû aux réseaux que la taxe de péage, fixée conformément aux cahiers des charges qui les régissent.

L'art. 59 de la loi du 23 juillet 1911, qui a complété la loi du 3 juillet 1877, prévoit, en outre, que la réquisition des marchandises en cours de transport sur les voies ferrées donnerait lieu à des indemnités, qui devront être fixées par des commissions d'évaluation départementales.

Ces commissions ont été instituées par l'art. 24 de la loi du 3 juillet 1877. Elles sont nommées par le ministre de la Guerre et elles comprennent des membres civils et militaires. Elles basent leurs propositions d'allocations sur des inventaires, qui conformément à l'art. 137 du décret du 2 août 1914 sur les réquisitions militaires, sont dressés contradictoirement par un représentant de l'auto-

rité requérante et par le chef de gare intéressé. Toute proposition d'allocation de la commission départementale d'évaluation doit être notifiée, dans les trois jours de la décision, au maire de la commune où réside le bénéficiaire de l'indemnité. Le maire doit la lui faire connaître administrativement dans les vingt-quatre heures de la réception. L'intéressé doit alors faire savoir, dans les quinze jours, s'il accepte ou non l'allocation qui lui a été proposée.

En cas de non-acceptation, l'art. 59 de la loi du 23 juillet 1911 déclare « qu'il sera statué par le juge de paix, ou le tribunal du lieu où s'est opéré la réquisition, dans les conditions prévues aux deux derniers alinéas de l'art. 26 de la loi de 1877 ». En conséquence, le refus doit être motivé et doit indiquer la somme réclamée par l'intéressé. Il est transmis par le maire au juge de paix du canton, qui en avertit l'autorité militaire, et envoie des avertissements sans frais pour une date aussi prochaine que possible aux parties intéressées (autorité militaire et bénéficiaire de l'allocation).

En cas de non-conciliation, il peut prononcer immédiatement ou ajourner les parties pour être jugées dans le plus bref délai. Dans tous les cas, le jugement sera rendu comme en matière sommaire.

Enfin si l'intéressé n'a pas répondu dans les quinze jours, son silence est interprété comme une acceptation de l'indemnité qui lui a été proposée.

Depuis la circulaire ministérielle du 11 novembre 1915 qui a assimilé la réquisition des véhicules appartenant à des particuliers à celle des marchandises en cours

de transport (1), l'indemnité due aux propriétaires de wagons-réservoirs ou autres devra être calculée suivant les règles que nous venons d'énoncer.

### SECTION III

#### **Ces règles sont-elles applicables en cas de réquisition pour grève ?**

Mais ces dispositions concernent la réquisition militaire des chemins de fer. Sont-elles applicables aux cas où celle-ci a été ordonnée à la suite d'une grève des cheminots ? Les principes généraux du droit nous conduiraient à répondre par l'affirmative. En effet lorsqu'il s'agit de procéder à la réquisition des réseaux, en cas de grève, le législateur renvoie purement et simplement aux textes du 3 juillet et du 2 août 1877, qui prévoient une indemnité de location et une indemnité en cas de perte ou de détérioration du matériel réquisitionné. Or, l'art. 33 de la loi du 3 juillet décide : « En temps de guerre, les transports commerciaux cessent de plein droit et sans indemnité sur les lignes fixées au delà des stations de transition. Cette suppression ne donne lieu à aucune indemnité ».

Si la loi de 1877 a indiqué un cas dans lequel les réseaux ne sauraient prétendre à être indemnisés de la réquisition dont ils ont fait l'objet, dans tous les autres cas ils sont en droit de demander une indemnité de

---

(1) L. ROQUES : *Des réquisitions*, op. cit.

réquision. Nous savons, en effet, que les réquisitions donnent lieu en principe à des indemnités, or, en droit les exceptions sont d'interprétation restrictive.

Mais il est à noter que, lorsque les réseaux ont été mis à la disposition de l'autorité militaire, à la suite d'une mobilisation ou de la guerre, ils doivent assurer des transports de troupes, ils peuvent être contraints de suspendre leur trafic commercial partiellement ou totalement, une grande partie de leur personnel peut avoir été envoyé sur le réseau des armées, et au delà des stations de transition. Il en résulte des perturbations qui nuisent à la bonne marche du service, et il semble équitable qu'une indemnité en vienne dédommager les réseaux.

Au contraire, lorsque les chemins de fer sont réquisitionnés à la suite d'une grève ou d'une tentative de grève, les agents restent à leur poste respectif; il n'y a pas lieu à des transports de troupes, etc., et la réquisition, qui a pour but direct d'assurer la continuité du service public des chemins de fer, a également pour résultat d'assurer aux réseaux un service normal de leur trafic commercial.

L'utilité d'une indemnité de réquisition, au cas où celle-ci aurait été décrétée à la suite d'une grève, n'apparaît donc pas.

En 1910, le député BRIQUET, dans une interpellation à la Chambre, avait déclaré que le décret du 16 juillet 1910 avait violé la loi du 28 décembre 1888, et les décrets pris en application de ce dernier texte, en mettant à la charge des compagnies les dépenses des périodes d'ins-

truction, dans le cas où le personnel était maintenu dans son emploi ordinaire. Mais, répond M. Louis ROLLAND (1), il semble que c'est le contraire qui soit exact. Il note, en effet, que, dans le service des chemins de fer, il y a deux choses liées : la gestion d'un service public et celle d'une entreprise industrielle. Après la réquisition des réseaux, les usagers continuent de leur payer les sommes prévues pour leur transport ou celui de leurs marchandises. « Si, dans ce cas, les frais du personnel étaient supportés par l'Etat, on pourrait dire que celui-ci intervient dans l'intérêt des compagnies, puisque celles-ci continueraient de faire des recettes sans avoir de personnel à payer. »

Et M. Louis ROLLAND conclut : « Si l'Etat intervient, c'est pour assurer le fonctionnement d'un service public; mais comme il en résulte pour la compagnie des recettes qu'elle n'aurait pu faire sans cela, il est normal qu'elle supporte la charge de l'entretien du personnel. »

### Conclusion

Pour ces raisons, nous concluons que les réseaux réquisitionnés pour grève ne sauraient prétendre à l'indemnité de location prévue par l'art. 62 du décret du 2 août 1877.

De même, en ce qui concerne l'indemnité prévue par l'art. 63 du même décret pour les cas de perte, destruction ou avaries, survenues au matériel des réseaux, nous

---

(1) Louis ROLLAND : « La grève des cheminots et les moyens pour y mettre fin ». *Revue du Droit public*, 1910.

pensons que ceux-ci ne sauraient s'en prévaloir pour les mêmes raisons également.

Cependant, les textes étant muets sur la question, il serait désirable que le législateur déclarât qu'en cas de grève les réseaux réquisitionnés n'auraient droit à aucune indemnité, car, loin d'entraver la bonne marche du service des chemins de fer, cette réquisition en assure, au contraire, la continuité.

## CHAPITRE IV

**LA RESPONSABILITE DES CHEMINS DE FER  
REQUISITIONNES POUR GREVE**

## SECTION I

**Position du problème**

La responsabilité de la Société Nationale des Chemins de Fer est engagée, comme nous le verrons plus loin avec plus de détails, chaque fois qu'il se sera produit un accident ou un retard dans le transport des voyageurs, sauf si ces événements sont dus soit à la faute de celui-ci, soit à un cas fortuit, soit à un événement de force majeure.

Elle sera également engagée au cas de détérioration, perte, vol ou retard dans le transport des marchandises, sauf si celles-ci étaient déjà atteintes d'un vice propre, s'il y a eu faute de la victime, ou si cette altération, perte, etc. a été la suite d'un cas fortuit ou d'un événement de force majeure.

Nous savons qu'en général la grève n'est considérée comme un événement de force majeure que lorsqu'elle était imprévisible et irrésistible. Mais les faits nous apprennent que, le plus souvent, et particulièrement dans les chemins de fer, elle est précédée d'une agitation violente qui ne laisse aucun doute sur le but de ceux qui l'entretiennent.

D'un autre côté, les faits l'ont montré, en cas de coalition de leur personnel, il se présente toujours aux compagnies des volontaires, souvent qualifiés, qui peuvent être utilisés immédiatement et remplacer les agents défaillants.

Dans tous ces cas, la grève ne peut être considérée comme un événement de force majeure susceptible d'exonérer les réseaux de la responsabilité qui pèse sur eux.

Si nous envisageons maintenant le cas de la réquisition des voies ferrées, ne peut-on pas dire que, celle-ci ayant pour effet de donner, en principe, la direction des réseaux à l'autorité militaire, une certaine modification des règles concernant la responsabilité des réseaux s'impose ?

Ce n'est pas l'avis d'une jurisprudence déjà ancienne, puisqu'elle date d'un décret du 24 avril 1872, « déclarant que, ni la mobilisation, ni la réquisition des moyens de transports, ne sont par eux-mêmes, et de plein droit, des cas de force majeure, et qu'il faut au contraire en apprécier les circonstances ». La raison donnée par l'arrêt en question est que l'arrêté ministériel du 11 avril 1871 a dispensé les compagnies de l'observation des délais fixés par les ordonnances, « mais qu'il ne les a pas affranchies de la responsabilité encourue par elle par suite de la négligence de leurs agents ».

La loi du 3 juillet 1877, qui, actuellement encore, sert de base aux réquisitions des voies ferrées, en cas de

---

(1) Chambre des Requêtes, 24 juin 1925, S. 1926-1-20.

grève des cheminots, est muette sur la question de la responsabilité des compagnies réquisitionnées. Lors des grèves d'octobre 1910, février et mai 1920, et à la suite de la tentative de grève générale de 1938, il n'y eût pas de décision sur cette question. Il en résulte que si la Société Nationale des Chemins de Fer venait à faire l'objet d'un décret de réquisition, il devrait lui être appliqué les règles habituelles de responsabilité auxquelles elle est soumise en temps de paix.

Mais il peut arriver que, malgré l'ordre de réquisition, l'exploitation des réseaux ne puisse se faire dans des conditions normales. Il en serait ainsi, par exemple, si de nombreux agents n'avaient pas répondu à leur ordre d'appel et n'avaient été remplacés que tardivement ou par un personnel de volontaires, bien intentionné certes, mais ignorant des choses du chemin de fer. Il en serait de même si des grèves de solidarité ayant créé une atmosphère de désordre dans le pays, il en serait résulté une certaine perturbation dans l'exploitation des voies ferrées.

En considération de ces faits, il est permis de se demander si, en cas de réquisition, il ne serait pas équitable de modifier les règles de responsabilité qui régissent les réseaux en période normale et de les adapter aux circonstances.

Nous étudierons donc brièvement les principes généraux auxquels obéissent les conditions de responsabilité de la S.N.C.F. et les modifications que durent y apporter les pouvoirs publics au cours de la guerre 1914-1918. Nous essaierons alors d'en dégager les principes généraux

applicables à la responsabilité des chemins de fer pour faits de grève de leur personnel.

## SECTION II

### **Règles concernant la responsabilité de la S.N.C.F. en temps de paix**

D'une façon générale, la responsabilité du transporteur est réglée par l'art. 1784 du Code civil et par les art. 97, 98 et 103 du Code de commerce. Il est maintenant acquis, car la jurisprudence ne l'a pas toujours admis, que les dispositions contenues dans ces textes sont applicables aux chemins de fer. Il faut y ajouter celles édictées par les cahiers des charges des réseaux, les arrêtés ministériels et les tarifs homologués.

Nous rappellerons les principes généraux gouvernant la responsabilité des compagnies vis-à-vis des voyageurs et de leurs bagages, ainsi que des marchandises qu'elles transportent.

#### *1° Responsabilité de la S.N.C.F. à l'égard des voyageurs.*

En ce qui concerne le transport des voyageurs, l'art. 1784 du Code civil et l'art. 103 du Code de commerce ne leur sont pas applicables. C'est le résultat d'une jurisprudence déjà ancienne. La Cour de Cassation, dans un arrêt du 10 novembre 1884 (1), et, plus tard, la Chambre des Requêtes, dans un arrêt du 14 décembre 1903 (2),

---

(1) S. 85-1-129 et note de Lyon-Caen.

(2) S. 1904-1-261.

ont, entre autres, fait remarquer que, d'après l'art. 1784 du Code civil, le voiturier ne répond ni des cas fortuits, ni de la force majeure pour les « *choses* » qu'il a à transporter et que, d'après l'art. 103 du Code de commerce, le voiturier est garant des « *objets* » à transporter; les règles édictées par ces deux articles étaient applicables au transport des marchandises et non à celui des voyageurs. On suit alors les prescriptions établies par les cahiers de charge des réseaux, les arrêtés ministériels et les tarifs en vigueur.

## 2° *Responsabilité en cas d'accidents.*

Il est maintenant admis que lorsqu'un voyageur est victime d'un accident, la responsabilité de la Compagnie est fondée sur l'art. 1382 du Code civil. C'est dire que, pour obtenir une indemnité, le voyageur devra prouver la faute de la Compagnie.

Cependant, la jurisprudence a reconnu que, dans la majorité des cas, en raison de la complexité de l'exploitation des réseaux, il serait extrêmement difficile à la victime d'un accident, ou à ses ayants droit, d'établir la faute de la Compagnie. C'est pourquoi elle lui a facilité sa tâche en admettant que la responsabilité des réseaux serait engagée dès que le voyageur aurait démontré qu'en raison des conditions dans lesquelles l'accident s'est produit, celui-ci était dû soit à une faute, soit à une erreur, soit à la négligence du transporteur ou de ses agents.

Pratiquement, donc, le système de la jurisprudence

revient à établir une présomption de faute contre les chemins de fer et à admettre que le voyageur doit être conduit sain et sauf à destination (1).

Les réseaux ne peuvent échapper à cette responsabilité contractuelle que s'ils parviennent à démontrer que le voyageur lui-même était en faute ou que l'accident qui lui est survenu était causé, soit par un cas fortuit, soit par un événement de force majeure, conformément au principe général inscrit dans l'art. 1147 du Code civil, d'après lequel le débiteur n'est pas responsable de l'inexécution de la convention lorsqu'elle provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée.

On admet que le cas fortuit est constitué par des circonstances indépendantes de la volonté humaine, telles que la foudre, l'inondation; la force majeure, au contraire, résulterait d'actions humaines, telles que la guerre; ou, dans certains cas, la grève, lorsqu'elle était imprévisible et irrésistible.

### 3° *Responsabilité pour retards.*

En ce qui concerne les retards occasionnés aux voyageurs, l'opinion générale de la jurisprudence est que la Compagnie est présumée en faute, selon les règles du droit commun, en matière de responsabilité du transpor-

---

(1) Cour de Riom, 27 janvier 1895, S. 1900-2-60 et note de ESMEIN. Arrêt de la Chambre civile du 27 janvier 1913, D.P. 13-2-249.

teur (1). Au sujet de savoir si le voyageur doit prouver le préjudice subi du fait de ce retard, la majorité de la jurisprudence est dans le sens de l'affirmative, car elle considère qu'un retard n'est pas nécessairement une cause de dommages pour le voyageur. Les Compagnies ne peuvent alors échapper à cette responsabilité qu'en démontrant que le retard était dû soit à une faute du voyageur, soit à un cas fortuit, soit à un événement de force majeure. Elles ont donc eu l'idée de spécifier, dans les cartes qu'elles délivraient aux abonnés, que ceux-ci ne se retourneraient pas contre elles en cas de retards ou de correspondances manquées. La jurisprudence déclara cette clause licite. Il en résulte que le voyageur, possesseur d'une carte d'abonné, ne peut demander de dommages-intérêts à la Compagnie que s'il fait la preuve d'une faute à la charge de celle-ci. L'effet de la clause de non-responsabilité a donc pour simple résultat de libérer les Compagnies de la présomption de faute qui pèse sur elles (2).

Notons que, conformément au droit commun, les réseaux ne peuvent se décharger à l'avance de leurs fautes lourdes ou de celles de leurs agents.

Enfin, lorsqu'il est reconnu une faute à la charge du voyageur et une à celle des chemins de fer, la jurisprudence admet le partage des responsabilités.

---

(1) Voir *Le Droit* du 26 septembre 1908.

Cassation, 26 octobre 1904. S. 1906-1-355.

(2) Arrêt de la Cour de Toulouse du 29 juin 1910. S. 1910-2-280. Arrêt du 7 janvier 1918, Chambre civile. S. 1920-1-127.

4° *Responsabilité en ce qui concerne les bagages.*

En ce qui concerne les bagages, le chemin de fer n'est garant que du retard, des avaries et de la perte des bagages enregistrés; encore faut-il que le voyageur démontre l'existence d'un préjudice. La jurisprudence admet en général que l'indemnité qui lui sera alors versée devra être établie conformément au principe posé par l'art. 1150 du Code civil, d'après lequel elle ne peut être supérieure à celle prévue au contrat.

Cependant, cette indemnité pourra être élevée, et la Compagnie se verra condamnée à rembourser, non seulement la valeur de la chose disparue, mais encore le manque à gagner que sa perte aura causé au voyageur, si celui-ci démontre le montant du préjudice subi par la perte ou la détérioration survenue à ses bagages ou par le retard apporté dans leur livraison. Ceci se produira en pratique en cas de disparition, etc. d'objets appartenant à un représentant de commerce.

5° *Responsabilité en ce qui concerne les marchandises transportées.*

Les règles de responsabilité devant s'appliquer aux transports des marchandises sont prévues par l'art. 1784 du Code civil et par les articles 97, 98, 103 et 104 du Code de commerce. Ces articles visent le commissionnaire de transports, mais leur application a été étendue au voiturier par la jurisprudence.

Conformément à ces textes, les Compagnies de che-

mins de fer sont garantes de l'arrivée des marchandises à destination, hors le cas de force majeure légalement constaté ou du vice propre de la chose transportée (1). Elles sont même responsables des vols qui pourraient se produire durant le transport.

Les réseaux sont enfin garants des retards, c'est-à-dire que leur responsabilité est engagée dès que les délais de livraison ont été dépassés. Ces délais sont fixés par des arrêtés ministériels, suivant les catégories de marchandises transportées.

En cas de responsabilité reconnue, les Compagnies doivent alors verser au demandeur une indemnité représentative de la valeur des colis, et non pas du préjudice résultant du manque à gagner causé par la faute incriminée. Elle est fixée, forfaitairement, d'après un taux proportionnel au poids des colis, et ce taux ne doit pas être dépassé.

Les actions en responsabilité peuvent être intentées par l'expéditeur ou par le destinataire. Dans le cas où l'expéditeur se serait adressé à un commissionnaire de transports, la jurisprudence appliquant les règles de la stipulation pour autrui, de l'art. 1121 du Code civil, admet que l'action du demandeur peut être exercée contre le commissionnaire et contre la Compagnie. Enfin, si un accord était intervenu entre deux Compagnies, au sujet du transport, cause du litige, la charge de l'indemnité pourra être partagée au marc-le franc.

---

(1) Cour d'appel de Paris. Arrêt du 28 octobre 1920.

Aux actions intentées contre eux, les réseaux peuvent d'ailleurs opposer des fins de non-recevoir si, conformément à l'art. 105 du Code de commerce, modifié par la loi du 11 avril 1888, le destinataire n'a pas transmis à la Compagnie une protestation motivée dans les trois jours qui ont suivi la réception des objets et le paiement du transport. Cette protestation doit être notifiée à la Compagnie par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée. Notons, enfin, que de simples réserves ne suffisent pas (1).

### SECTION III

#### **Règles de la responsabilité**

#### **appliquées aux réseaux pendant la guerre**

##### *1° Régime de la présomption de non-responsabilité.*

Au début de la guerre, jusqu'à la fin du mois d'août 1914, et en vertu des arrêtés du 31 juillet et du 3 août 1914 qui lui en donnaient le pouvoir, le gouvernement suspendit la presque totalité du trafic commercial. En conséquence, il affranchit les réseaux de toute responsabilité, en cas de retard, dans le transport des voyageurs comme dans celui des marchandises expédiées postérieu-

---

(1) *Annales du Tribunal de la Seine*, 1909-1-40.

rement à l'arrêté du 31 juillet 1914 ou dans les quelques jours qui le précédèrent (1).

Cependant, comme aucune disposition n'avait prévu quelle serait la responsabilité encourue par les Compagnies pour les accidents de personnes, ou pour les pertes et avaries survenues aux marchandises, au cours des transports commerciaux tolérés par l'autorité militaire, il fut admis qu'en ce qui les concernait il leur serait appliqué, en principe, les règles du droit commun.

Toutefois, la jurisprudence, eu égard aux conditions exceptionnelles au milieu desquelles ces transports commerciaux étaient accomplis, admit en faveur des réseaux une présomption de non-responsabilité. La jurisprudence s'appuyait en outre sur cette considération « qu'en droit, sinon en fait, tous les transports commerciaux étaient suspendus par l'autorité militaire ».

## 2° Régime des « affiches administratives ».

Ce régime fut remplacé, à la fin du mois d'août 1914, par celui dit des « affiches administratives ». Ce nom lui fut donné parce que le ministre de la Guerre avait averti le public, par voies d'affiches apposées dans les gares, que certains transports commerciaux étaient autorisés, mais qu'ils seraient effectués « sans responsabilité ni

---

(1) Art. 2 de l'Arrêté ministériel du 31 juillet 1914 : « Les compagnies intéressées sont exonérées de toute responsabilité en cas de retard dans le transport des voyageurs, dans la réception, le transport et la livraison des marchandises », et art. 5 de l'Arrêté ministériel du 3 août 1914 : « Les délais prévus pour le transport des marchandises cessent d'être obligatoires ».

garantie d'aucune sorte, en raison des conditions exceptionnelles dans lesquelles était effectuée l'exploitation des voies ferrées ».

Les transports étaient faits aux prix ordinaires.

Cette clause d'irresponsabilité a été sérieusement combattue par certains auteurs (1). Ils s'appuient sur des arguments de textes et sur des arguments d'ordre pratique.

En ce qui concerne les premiers, ils font remarquer que, d'après les dispositions établies au sujet de la responsabilité du transporteur, et notamment l'art. 1784 du Code civil, le voiturier est garant de la perte et des avaries des marchandises à transporter, hors le cas de force majeure ou de vice propre de la chose; qu'en outre la loi du 17 mars 1905, plus connue sous le nom de « loi Rabier », a formellement interdit les clauses de non-responsabilité.

En exonérant les Compagnies de cette responsabilité, ajoutent-ils, le ministre de la Guerre a outrepassé ses droits, car si le décret du 8 décembre 1913 lui a bien donné le droit de restreindre ou même de suspendre le trafic commercial des réseaux, en revanche il ne lui a pas donné celui de faire échec aux règles habituelles concernant leur responsabilité. En outre, et d'une façon plus générale, ils s'appuient sur la loi du 5 août 1914, qui décide que, pour déroger pendant la guerre aux règles

---

(1) Cf. FILLIOL : *La guerre et les chemins de fer*, 2<sup>e</sup> éd., Paris. MM. GIARD et BRIÈRE, 1917. — Avis du Procureur général SARRUT dans le *Bulletin annoté des chemins de fer* de novembre-décembre 1915.

habituelles des obligations civiles et commerciales, un décret rendu en Conseil des ministres, et non un simple arrêté ministériel, est obligatoire.

Au surplus, disent-ils, l'ordre public exige que l'on ne puisse s'exonérer à l'avance de ses propres fautes.

En se plaçant au point de vue pratique, enfin, la clause d'irresponsabilité des réseaux aurait, d'après eux, des conséquences déplorables, parce qu'elle aurait pour résultat de donner en quelque sorte une prime à la négligence des Compagnies et de leur personnel.

Ils concluaient donc à la nullité radicale des clauses de non-responsabilité insérées dans les affiches administratives.

Une grande partie de la jurisprudence des tribunaux de commerce partagea cette opinion. Il en fut de même de la Cour d'Appel de Chambéry (arrêt du 26 juillet 1915) et de celle de Paris (arrêt du 8 avril 1916).

Remarquons, cependant, que le droit commun n'interdit nullement de s'exonérer à l'avance de toutes ses fautes. L'arrêt de la Cour de Toulouse du 29 juin 1910, déjà cité, déclare, en particulier, qu'il n'est pas défendu de s'affranchir à l'avance de ses fautes, sauf s'il s'agit de fautes lourdes.

Enfin, un arrêt du Tribunal des conflits, en date du 29 juillet 1916 (1), justifia le régime des « affiches administratives » en le déclarant nécessaire au salut du pays. C'était en reconnaître la légalité. La clause en question n'avait d'ailleurs pas pour résultat de décharger les

---

(1) D. 1916-3-57.

Compagnies de la responsabilité qui pesait sur elles, mais de reporter le fardeau de la preuve sur le voyageur. D'autre part, la Cour de Cassation, dans un arrêt du 15 janvier 1918, précisa que la clause de non-responsabilité ne s'appliquait pas aux transports de voyageurs.

### 3° *Régime de la responsabilité pour faute lourde.*

Le régime des affiches administratives dura jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1914. A ce moment, le commencement de la guerre de positions avait eu pour effet de stabiliser les fronts. L'exploitation des voies ferrées put alors être réalisée dans des conditions meilleures. Les pouvoirs publics en profitèrent, car la clause de non-garantie du régime précédent avait eu pour résultat de créer des contestations incessantes entre les Compagnies et leurs usagers. Le gouvernement fit alors paraître un décret en date du 29 octobre 1914 (1), dans le but de donner un peu plus de garanties à ceux-ci. Il donnait au ministre de la Guerre le soin de réglementer, par des arrêtés, les conditions de délais et de responsabilité dans lesquels devraient être effectués les transports commerciaux. En application de ce décret, M. Millerand fit paraître un arrêté en date du 1<sup>er</sup> novembre 1914 (1).

D'après l'article premier de cet arrêté, les réseaux étaient « responsables des pertes et avaries résultant d'une faute lourde de leurs agents, dont ils ne pouvaient rattacher la cause à l'état de guerre ».

---

(1) *Journal officiel* du 3 novembre 1914.

Les Compagnies de chemins de fer n'encourageaient, en outre, aucune responsabilité en cas de retard apporté dans les transports ou en cas de vice propre de la chose.

Le régime qui ne rendait les réseaux responsables ni des retards, ni des fautes légères, ni même des fautes lourdes, si elles étaient occasionnées par la guerre, aboutissait pratiquement à rendre les chemins de fer irresponsables dans tous les cas. Ce système ne tenait pas non plus compte de l'idée qu'une faute légère peut parfaitement être la cause de grands dommages, alors qu'une faute lourde ne peut avoir que des suites de peu d'importance.

Il était enfin susceptible d'engendrer des difficultés quand le moment serait venu d'apprécier le caractère de gravité de la faute.

En second lieu, l'arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> novembre 1914 n'avait rien prévu sur la question de savoir sur qui retomberait la charge de la preuve.

Certains tribunaux en conclurent à l'application des règles habituelles en matière de contrats de transport. En conséquence, ils admettaient une présomption de faute lourde contre les Compagnies. Celles-ci ne pouvaient s'en exonérer qu'en faisant la preuve soit d'un événement de force majeure, soit du vice propre de la chose, soit de la faute de l'expéditeur.

Cependant, la plupart des tribunaux eurent une jurisprudence plus nuancée. Ils décidèrent que la preuve de la faute lourde de la Compagnie devrait être administrée par la victime ou par ses ayants droit, conformément à l'art. 1315 du Code civil. D'après cet article, en

effet, c'est au demandeur de prouver la véracité du fait qu'il allègue.

Les chemins de fer ne pouvaient alors échapper à la responsabilité qui pesait sur eux qu'en démontrant que la faute à eux reprochée avait été causée par l'état de guerre.

Cependant, les pouvoirs publics, reconnaissant que, dans la plupart des cas, l'usager aurait une très grande difficulté à prouver la faute lourde du réseau, et que, même s'il y parvenait, il pourrait être facile à la Compagnie de faire apparaître le lien de cause à effet qui existait entre cette faute et l'état de guerre, firent paraître un arrêté ministériel en date du 1<sup>er</sup> décembre 1914.

Cet arrêté décidait que, sauf en cas de retard, les réseaux ne sauraient se prévaloir des dispositions contenues dans l'arrêté du 1<sup>er</sup> novembre. Il spécifiait, en outre, que les compagnies pourraient être responsables de leurs fautes dans les conditions habituelles du temps de paix, moyennant le versement par l'usager d'une prime d'assurance.

#### 4° *Régime de la responsabilité du droit commun avec délais allongés.*

Au début de l'année 1915, les conditions dans lesquelles étaient exploités les chemins de fer s'étaient encore améliorées. Aussi le gouvernement décida de rapprocher davantage le régime de la responsabilité des Compagnies de celui employé en temps de paix. Le ministre de la Guerre prit alors, en application du décret

du 29 octobre 1914, un arrêté, dont le but était de modifier, sauf pour les réseaux du Nord et de l'Est, le régime établi par l'arrêté ministériel du 1<sup>er</sup> novembre 1914. Ce fut l'œuvre de l'arrêté interministériel du 31 mars 1915.

Ce dernier texte remettait en vigueur les principes généraux concernant les règles de responsabilité du transporteur en temps de paix. Les Compagnies de chemins de fer étaient donc de nouveau présumées en faute, en cas d'accidents survenus aux voyageurs, d'avaries occasionnées aux marchandises, ou de perte. Contrairement au régime précédent, elles étaient responsables des retards; mais, en raison de l'état de guerre, les délais de transport furent allongés.

En second lieu, les Compagnies de chemins de fer pouvaient se décharger de la responsabilité qui pesait sur elles en prouvant que la détérioration ou la perte des marchandises qui leur avaient été confiées, ou encore le dépassement des délais fixés par l'arrêté du 31 mars 1915, étaient dus aux conséquences de la guerre.

Cet arrêté prévoyait enfin que, même si la responsabilité des réseaux était reconnue, le montant de l'indemnité à allouer à la victime ne saurait dépasser un certain taux. Notons que l'expéditeur avait toujours la faculté d'assurer ses marchandises. Il avait également celle de faire une déclaration d'intérêt à la livraison, moyennant le versement d'une prime supplémentaire peu élevée (art. 6 de l'arrêté). Il pouvait alors, en cas de perte ou d'avaries donnant lieu à une indemnité, et s'il parvenait à faire la preuve de la valeur réelle de la marchandise assurée et du montant du préjudice subi, obtenir des

dommages-intérêts supplémentaires, proportionnels à ce préjudice.

En ce qui concerne le transport des voyageurs, l'arrêté ministériel du 31 mars 1915 disposait que les Compagnies de chemins de fer n'étaient responsables ni des retards, ni de l'exactitude des correspondances (art. 3).

Ces mesures furent étendues, au cours de l'année 1915, aux lignes des réseaux du Nord et de l'Est non exploitées par les sections actives de chemins de fer de campagne.

Lorsque des marchandises empruntaient des réseaux à responsabilités différentes, la jurisprudence admettait, dans la plupart des cas, que les règles de responsabilité applicables seraient celles qui étaient les moins défavorables aux Compagnies.

##### 5° *Régime de responsabilité du droit commun.*

Au début de l'année 1917, le gouvernement jugea qu'il pouvait sans risquer de nuire aux opérations militaires, rendre la direction des services du chemin de fer aux autorités civiles compétentes. Ce fut l'objet du décret du 2 février 1917. En application de ce décret, la direction des services des réseaux fut rendue aux autorités compétentes du temps de paix. Ces dispositions ne concernaient évidemment pas les lignes exploitées par les sections françaises de chemins de fer de campagne. L'exploitation des voies ferrées fut alors faite conformément aux dispositions contractuelles ou légales du temps de paix.

Cependant, les compagnies étaient quand même

astreintes, et d'une façon absolue, à assurer la priorité des transports militaires. Le point de départ des délais réglementaires fut modifié dans un sens favorable aux Compagnies. Elles pouvaient, en outre, après en avoir fait constater la nécessité par une commission de contrôle créée à cet effet, restreindre leurs expéditions en grande et en petite vitesse.

Enfin, en ce qui concerne le trafic des voyageurs, la responsabilité des compagnies fut établie suivant les règles du droit commun. Cependant, lorsque les circonstances le nécessitèrent, la charge de cette responsabilité fut atténuée.

L'étude des cinq régimes de responsabilité appliqués aux réseaux pendant la guerre nous montrent que les règles concernant cette responsabilité, loin d'être immuables, peuvent au contraire varier et s'adapter aux circonstances. Plus les conditions dans lesquelles les chemins de fer fonctionnent sont défavorables, plus la responsabilité des compagnies diminue. Cependant, le législateur n'a prévu qu'un seul cas dans lequel les réseaux pouvaient bénéficier d'une irresponsabilité complète. C'est, conformément à l'art. 33 de la loi du 3 juillet 1877, dans celui où les réseaux sont exploités au delà de la ligne de transition, le trafic commercial ayant été par ailleurs complètement suspendu.

Par contre, à mesure que les conditions de l'exploitation devenaient meilleures, le gouvernement prenait des dispositions tendant à rapprocher de plus en plus le régime de responsabilité des réseaux de celui en vigueur en temps de paix. Notons que ce dernier régime fut tou-

jours applicable, durant toute la guerre, aux accidents de personnes (1).

La raison pour laquelle les pouvoirs publics se sont efforcés de rendre le plus possible les chemins de fer responsables des retards, pertes et avaries, dans les termes du droit commun sont nombreuses. L'une, d'ordre général, et qui est à peu près admise par tous les auteurs, est que dans tout service public, comme dans toute activité privée, il n'est pas bon d'admettre des principes d'irresponsabilité, car ce principe mène à la négligence et à l'incurie. L'autre raison est d'ordre plus particulier. Si, en effet, les Compagnies sont tenues, dans les cas prévus par les articles premiers des lois du 3 juillet 1877 et du 31 janvier 1935, de mettre toutes leurs ressources en personnel et en matériel à la disposition de l'autorité militaire, nous savons que cette réquisition laisse subsister la personnalité distincte des réseaux. Ceux-ci conservent la direction de leurs services et de leurs agents, sans aucune immixtion de l'autorité militaire.

C'est ainsi que la Cour d'Appel de Lyon, dans un arrêt du 29 janvier 1919 (2), déclare qu'une réquisition « qui s'exerçait indifféremment à l'égard des agents atteints par la mobilisation, et des autres, a eu pour objet, moins de les placer sous la dépendance directe de l'autorité militaire que d'assurer aux Compagnies, par

---

(1) Arrêt de la Cour de Paris du 3 février 1920. S. 1921-2-68. (Affaire Avanzini.)

(2) S. 1921-2-65. (Affaire P. L. M. contre Billard.)

un ensemble de sanctions et de mesures efficaces, notamment la suppression du droit de grève, les moyens d'effectuer sans obstacle leurs services de transport, dans l'intérêt de la défense nationale » et que « la Compagnie est tenue de la faute de ses agents, restés, malgré la réquisition, ses préposés (1) ».

En outre, dans le cas où les chemins de fer ont été réquisitionnés pour grève du personnel, ils n'ont que des transports commerciaux à assurer, et ce trafic commercial n'est pas entravé par les transports militaires, qui, en cas de guerre, doivent avoir la priorité.

Nous concluons donc que si la S.N.C.F. venait à être réquisitionnée à la suite d'une grève des cheminots ou pour y parer, elle devrait être tenue de la faute de ses agents, et responsable dans les termes du droit commun des accidents survenus à des voyageurs, et de la perte, vol ou détérioration des marchandises à elle confiées. Tout au plus pourrait-on admettre, si la coalition du personnel avait revêtu un certain caractère de gravité, que les délais de transport soient sensiblement allongés.

Nous pensons également que les clauses par lesquelles les Compagnies se déclareraient irresponsables des retards survenus à leurs abonnés devraient être considérées comme licites, car elles n'ont pour effet que de renverser la charge de la preuve.

---

(1) Dans le même sens un arrêt de la Cour de cassation du 24 janvier 1922. S. 1924-1-161,

## CONCLUSION

---

Les grèves du personnel des grands réseaux sont, nous l'avons vu, très dangereuses pour la vie économique du pays, et de plus, dans les périodes de tension internationale, elles nous entraîneraient inévitablement à la guerre. Malgré cela, nombreux ont été les arrêts du travail dans les chemins de fer, aussi bien en France qu'à l'étranger, et même, comme cela s'est produit au mois de novembre 1938, des tentatives de grèves ont eu lieu à des moments très critiques.

Or, malgré de nombreuses propositions de loi tendant à interdire toutes coalitions dans le personnel des services publics, aucun texte n'est encore venu les réprimer pénalement. Seule, la loi du 15 juillet 1845 réprime l'abandon de poste des mécaniciens et des gardes-frein, et son application est extrêmement limitée.

La convention collective passée entre les syndicats et la S.N.C.F. consacre la collaboration du personnel et des dirigeants de la S.N.C.F., puisqu'elle prévoit la possibilité de réunions entre les délégués des cheminots et les chefs de service.

Cependant, si le décret de réquisition n'était pas venu prévenir l'ordre de grève générale au mois de novembre

1938, la convention collective aurait-elle été suffisante pour mettre fin au conflit ? Il est difficile de répondre par l'affirmative, car nous savons le peu de cas que certains dirigeants syndicalistes font des conventions collectives, des sentences arbitrales et même de leurs propres statuts. L'histoire des conflits du travail fourmille d'exemples en ce sens.

Lorsque la grève est inévitable ou lorsqu'elle s'est produite, si les solutions pacifiques ont échoué, et la répression s'avérant insuffisante, le seul moyen qui reste à la disposition des pouvoirs publics, pour assurer la continuité du service des chemins de fer, est de procéder à la réquisition des voies ferrées.

La réquisition a brisé les grèves de 1910, 1920 et la tentative de grève générale de novembre 1938.

Elle a de nombreux avantages, car elle permet d'atteindre pénalement des individus qui, selon le droit commun, n'auraient pu être poursuivis pour simples faits de grève. Elle donne, en outre, l'occasion à ceux qui ont obéi à l'ordre de grève, sans conviction et pour ne pas se singulariser, de reprendre le travail sans s'exposer à des brimades.

Mais il ne faut pas oublier que nous n'avons aucune disposition d'ensemble concernant la réquisition des services publics, et en particulier celle des chemins de fer. Les pouvoirs publics sont donc obligés de recourir à la loi du 3 juillet 1877 sur les réquisitions militaires, loi qui, plus est, est incomplète.

Si l'on peut admettre qu'en période de tension internationale la défense du territoire autorise la réquisition

des chemins de fer en cas de grève dans les conditions de la loi du 3 juillet 1877, et conformément aux textes sur le service militaire des chemins de fer, il n'en reste pas moins vrai qu'en période normale le procédé d'utiliser des textes militaires à des fins civiles est moins défendable.

Il serait donc à souhaiter que le législateur établît un texte spécial sur la réquisition des chemins de fer en cas de grève du personnel. Pour les raisons que nous avons vues, cette réquisition ne donnerait pas lieu à une indemnité, et les réseaux ainsi réquisitionnés resteraient responsables des accidents, retards, pertes et avaries, dans les termes du droit commun.

Cependant, comme la réquisition a pratiquement pour résultat de briser des grèves sans doute déclarées illicites par la jurisprudence, mais interdites par aucun texte, il serait nécessaire qu'une loi vint prohiber la grève dans les services publics en général et dans les chemins de fer en particulier.

La réquisition serait alors la sanction de cette interdiction.

|                  |                                           |
|------------------|-------------------------------------------|
| Vu :             | Vu :                                      |
| <i>Le Doyen,</i> | <i>Le Professeur, Président de Thèse,</i> |
| NÉZARD.          | NÉZARD.                                   |

Vu et permis d'imprimer :  
*Le Recteur de l'Académie,*  
*Président du Conseil de l'Université,*  
DAURE.



## BIBLIOGRAPHIE

## I. — Ouvrages généraux et spéciaux

- AUGIER et L. POITTEVIN. — Traité de droit pénal et de procédure criminelle militaire. Paris, L. Larose, 1<sup>re</sup> édit. (1905).
- BERTHELEMY. — Traité élémentaire de droit administratif, 12<sup>e</sup> éd., Paris, Rousseau, 1932.
- HAURIOU. — Précis de droit administratif, 3<sup>e</sup> éd., Paris, Sirey, 1933.
- NÉZARD. — Elément de droit public, 6<sup>e</sup> éd., Paris, Rousseau, 1938.
- FERRAND. — Des réquisitions militaires. Paris, L. Baudoin, 1892.
- FUZIER-HERMANN. — Répertoire alphabétique. Librairie du Recueil Sirey.
- CARPENTIER et MAURY. — Traité des chemins de fer. Paris, L. Larose, 1894.
- GODFERNAUX. — Voies ferrées. Paris, P. Dupont, 1912.
- GINISTY. — Les réquisitions civiles et militaires. Paris, Charles Lavauzelle, 1917.
- LAFON et BONNECASE. — Critérium de la valeur en matière de réquisition militaire. Bordeaux, Y. Cadoret, 1916.
- RIXENS et MARCHANT. — Réquisitions militaires. Paris, L. Fournier, 1916.
- GUYOT (Yves). — Les chemins de fer et la grève. Paris, F. Alcan, 1911.

- GUYOT (Yves). — Les conflits collectifs du travail et leur solution. Paris, E. Fasquelles, 1903.
- ROQUES (Louis). — Les réquisitions. Généralités. Paris, Ch. Béranger, 1920.
- LE HÉNAFF et BORNECQUE. — Les chemins de fer français pendant la guerre. Paris-Nancy, Chapelot, 1922.
- PICARD. — Traité des chemins de fer. Paris, H. Danod et E. Pinat, 1918.
- LAUAUZELLE. — Réquisitions militaires. Paris, Ch. Lavauzelle, 1938.

## II. — Thèses

- AUBERT. — Etude sur le statut du personnel des chemins de fer. Paris, Rousseau, 1926.
- BURGARD. — Réquisitions militaires. Bayeux (Calvados). Imprimerie René Colas, 1929.
- COUDER. — De la condition des chemins de fer en temps de guerre. Nancy, Imprimerie Kreisse, 1908.
- DELASSUS. — Du régime juridique des chemins de fer au point de vue de la défense nationale. Lille, 1927.
- FRACHON. — Du droit de réquisition civile. Paris, J.-B. Ballières, 1911.
- GRUET. — Réquisitions militaires. Paris, F. Alcan, 1915.
- CALMÉJANE (P.). — Nature juridique de la réquisition militaire. Thèse Paris, Rousseau, 1920.
- LARNAUDE. — De l'indemnité dans les réquisitions militaires. Thèse Paris, R. Tancrede, 1917.
- FILLIOL. — La guerre et les chemins de fer, 2<sup>e</sup> éd. Paris, M. Giard et Brière, 1917.
- GRANDET. — Les droits du gouvernement sur le personnel des chemins de fer concédés. Paris, Larose et L. Tenin, 1913.
- LEGAL. — La grève des cheminots en 1910 et les enseignements à en tirer. Nantes, A. Dugas, 1913.

- LAFON. — Les chemins de fer français pendant la guerre.  
Paris, Rousseau, 1921.
- PLANQUES. — Grèves et coalitions dans le personnel des  
chemins de fer. Toulouse, Imprimerie du Sud-Ouest,  
1911.
- ROUCHY. — Les grèves dans les chemins de fer. Paris,  
H. Rousseau, 1912.

### III. — Revues

- Revue Générale des Chemins de Fer et des Tramways*  
(années 1910, 1920, 1921, 1938, 1939).
- Revue du Droit Public* (années 1910, 1911, 1920).
- Revue des Deux-Mondes* (années 1910 et 1920).
- Revue Politique et Parlementaire* (année 1910).
- Revue Hebdomadaire* (année 1910).

### IV. — Journaux corporatifs

- La Classe Moyenne des Cheminots* (1919 et 1920).
- Le Syndicat des Cadres* (1920, 1921, 1938, 1939).
- La Tribune des Cheminots* (1939).

### V. — Journaux quotidiens

- L'Humanité* (1910).
- Le Matin* (1910).
- Le Temps* (1910, 1920, 1938).
-



TABLE DES MATIERES

---

INTRODUCTION

---

## CHAPITRE PREMIER

Dangers d'une grève dans les chemins de fer :

*Section 1.* — Dangers d'ordre intérieur.

*Section 2.* — Dangers d'ordre extérieur.

## CHAPITRE II

Histoire des grèves du personnel des chemins de fer français :

La grève de 1848.

La grève de 1891.

La grève de 1898.

La grève d'octobre 1910.

Les grèves de février et mai 1920.

La tentative de grève de novembre 1938.

## CHAPITRE III

Moyens mis à la disposition du gouvernement pour assurer la continuité du service :

*Section 1.* — Les moyens préventifs :

1° Généralités sur les projets de loi sur la conciliation et l'arbitrage.

2° La convention collective du personnel des grands réseaux.

- Section 2.* — Les moyens répressifs :  
Répression de l'abandon de poste.  
Répression du sabotage.  
Répression de la provocation au sabotage.
- 

## PREMIERE PARTIE

### *PROCEDURE DE LA REQUISITION DES CHEMINS DE FER*

#### CHAPITRE PREMIER

Généralités sur les réquisitions :

- Section 1.* — Fondement et caractères généraux du droit de réquisition.  
*Section 2.* — Nature juridique du droit de réquisition :  
a) Opinions des auteurs.  
b) Opinion de la jurisprudence.  
*Section 3.* — Nature complexe de la réquisition des chemins de fer en cas de grève.

#### CHAPITRE II

Règles communes à la réquisition du matériel et à celle du personnel de la S.N.C.F. :

- Section 1.* — Conditions d'ouverture du droit de réquisition :  
1° Les circonstances;  
2° Le décret de réquisition.

*Section 2.* — Textes concernant la réquisition militaire des chemins de fer.

*Section 3.* — Les commissions militaires des chemins de fer :

- 1° Leur composition;
- 2° Leurs attributions;
- 3° La commission militaire supérieure des chemins de fer.

### CHAPITRE III

La réquisition du personnel :

*Section 1.* — Situation du personnel de la S.N.C.F. vis-à-vis de l'autorité militaire avant le décret de réquisition.

A) Personnel soumis à des obligations militaires :

- 1° Les affectés spéciaux;
- 2° Les sections spéciales des chemins de fer de campagne.
- 3° Les régiments du chemin de fer;
- 4° Personnel soumis aux règles du droit commun.

B) Personnel dispensé d'obligations militaires.

*Section 2.* — Situation des agents après le décret de réquisition.

### CHAPITRE IV

La réquisition du matériel de la S.N.C.F.

## DEUXIEME PARTIE

*PROBLEMES POSES PAR LA REQUISITION  
DES CHEMINS DE FER*

## CHAPITRE PREMIER

La réquisition ne met-elle pas obstacle aux droits syndicaux  
du personnel ?

*Section 1.* — Opinion des auteurs.

*Section 2.* — Opinion de la doctrine.

*Section 3.* — Conclusion.

## CHAPITRE II

La réquisition ne détourne-t-elle pas les lois du 3 juillet  
1877 et suivantes de son but ?

*Section 1.* — Solution affirmative.

*Section 2.* — Solution négative.

## CHAPITRE III

La réquisition des chemins de fer donne-t-elle lieu à une  
indemnité ?

*Section 1.* — Principe général :

1° Opinion de la doctrine;

2° Opinion de la jurisprudence;

3° Les textes.

*Section 2.* — L'indemnité dans la réquisition militaire des chemins de fer.

Les textes.

*Section 3.* — La loi du 3 juillet 1877 peut-elle s'appliquer à la réquisition pour faits de grève ?

*Section 4.* — Conclusion.

#### CHAPITRE IV

Problèmes concernant la responsabilité des chemins de fer réquisitionnés en cas de grève :

*Section 1.* — Position du problème.

*Section 2.* — Responsabilité de la S.N.C.F. en temps de paix :

1° à l'égard des voyageurs;

2° des bagages;

3° des marchandises.

*Section 3.* — Régimes de responsabilité appliqués pendant la guerre :

1° Régime de la présomption de non-responsabilité;

2° Régime des affiches administratives;

3° Régime de la responsabilité pour faute lourde;

4° Régime de la responsabilité du droit commun avec délais allongés;

5° Retour à la responsabilité du droit commun.

*Section 4.* — Principes à appliquer au cas où les chemins de fer ont été réquisitionnés à la suite d'un conflit du travail.

---

#### CONCLUSION

---

#### BIBLIOGRAPHIE

---





